



**Les Amis
de la Terre
Moselle**

Contribution des Amis de la Terre Moselle

Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet d'aménagement autoroutier A 31 bis secteur nord Richemont-Frontière luxembourgeoise

La fédération des Amis de la Terre France est une association à but non lucratif créée en 1970 (loi de 1901) dont le but est de protéger l'environnement, le climat et de défendre les droits humains.

Elle est le représentant en France du mouvement international des Amis de la Terre (Friends of the Earth International ou FoEI).

Elle milite pour une transition vers ce que l'organisation appelle des « sociétés soutenables », c'est à dire un système où « chaque être humain puisse satisfaire ses besoins fondamentaux sans compromettre les besoins des générations futures ».

L'association des Amis de la Terre Moselle est la déclinaison locale de la fédération depuis 1978.

Introduction

Notre association intervient dans le cadre de la présente enquête publique afin de faire valoir ses observations sur le projet A31 bis Nord.

Avec plus de 5 500 pages de documents, le dossier constitue un volume considérable. L'accès à l'ensemble des pièces n'ayant été possible qu'à l'ouverture de l'enquête publique et pour une durée de six semaines seulement, il apparaît difficile pour un citoyen non spécialiste d'en mesurer toutes les implications et de participer au débat dans des conditions pleinement satisfaisantes

Nous reconnaissons pleinement les difficultés de mobilité auxquelles est confronté le territoire mosellan et plus particulièrement le secteur transfrontalier entre la Lorraine et le Luxembourg. Les phénomènes de congestion, la saturation des infrastructures existantes et les difficultés quotidiennes rencontrées par les usagers sont une réalité.

Toutefois, l'importance de ces enjeux ne saurait justifier qu'un projet d'une telle ampleur soit autorisé sans une évaluation complète, transparente et rigoureuse de ses conséquences environnementales, sanitaires, climatiques et socio-économiques.

L'analyse des différentes pièces du dossier en rapport avec l'objet de notre association :

- Plaquette de présentation institutionnelle
- Avis de l'Autorité environnementale
- Réponse du maître d'ouvrage
- Études thématiques (pièces relatives au trafic et au péage ; études bruits ; études air/santé ; études sociaux-économiques ; études milieux naturels, biodiversité et zones humides ; éléments sur les mesures compensatoires ; urbanisme et mises en compatibilité ; contexte transfrontalier),

a conduit notre association à considérer que plusieurs interrogations majeures demeurent insuffisamment traitées.

I) UNE COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE QUI MINIMISE LES RÉSERVES FORMULÉES PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

1.1 Une communication orientée vers la promotion du projet

L'enquête publique doit permettre aux citoyens de se prononcer en connaissance de cause sur un projet ayant des conséquences importantes pour le territoire, l'environnement, la santé publique et les finances publiques.

Or, la plaquette de présentation mise à disposition du public apparaît davantage comme un document de promotion du projet que comme un document d'information équilibré.

Tout au long du document, le projet A31 bis est présenté comme une réponse nécessaire et incontournable aux difficultés de circulation rencontrées dans le sillon mosellan et sur l'axe transfrontalier vers le Luxembourg. Les bénéfices attendus sont largement mis en avant :

- amélioration de la fluidité du trafic
- réduction des temps de parcours
- amélioration du cadre de vie
- diminution des nuisances
- amélioration de la sécurité
- meilleure prise en compte de l'environnement

À l'inverse, les limites du projet, les incertitudes identifiées par les experts environnementaux et les impacts négatifs potentiels sont peu développés.

→ *Cette présentation déséquilibrée ne permet pas au public de mesurer pleinement les enjeux du projet ni les débats qui l'entourent.*

1.2 Un décalage significatif avec les conclusions de la MRAe

Contrairement au ton très affirmatif de la communication institutionnelle, L'avis de l'Autorité environnementale met en évidence de nombreuses insuffisances, interrogations et demandes de compléments.

→ *Ces divergences ne signifient pas nécessairement que le projet est injustifié. Elles démontrent cependant que plusieurs questions essentielles demeurent ouvertes et qu'il est inexact de présenter le projet comme unanimement validé sur le plan environnemental.*

Le tableau ci-dessous regroupe plusieurs divergences importantes.

PLAQUETTE INSTITUTIONNELLE (COMMUNICATION PROJET)		AVIS MRAe (AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE)	RÉPONSE DU PÉTITIONNAIRE / LECTURE CRITIQUE
Finalité du projet	« Améliorer durablement la mobilité et fluidifier le trafic transfrontalier »	Demande de démonstration plus robuste de la nécessité du projet et des alternatives	La justification repose principalement sur des projections de trafic discutables et peu de scénarios alternatifs réellement comparés
Alternatives (ferroviaire, multimodal)	Mise en avant du projet comme réponse structurante	Insuffisance d'analyse des alternatives, notamment ferroviaires et report modal	Les alternatives sont évoquées mais pas évaluées à niveau équivalent au scénario routier
Trafic et congestion	Réduction annoncée des bouchons et amélioration des temps de parcours	Hypothèses de trafic jugées sensibles et incertaines	Forte dépendance aux hypothèses de croissance et aux comportements des usagers
Péage et reports de trafic	Acceptabilité supposée du dispositif	Incertitudes sur les effets de report sur le réseau secondaire	Effets indirects peu détaillés, notamment sur voiries locales
Climat et émissions de GES	Contribution à une mobilité plus efficace	Insuffisance de démonstration de compatibilité avec les objectifs climatiques	Gains annoncés fragilisés par les effets de trafic induit et les incertitudes de projection
Qualité de l'air et santé	Amélioration globale attendue	Nécessité d'approfondir les impacts sanitaires	Déplacement possible des nuisances vers d'autres secteurs habités
Biodiversité	Mesures ERC (éviter-réduire-compenser) présentées comme suffisantes	Réserves importantes sur l'efficacité réelle des mesures	Compensation jugée théorique, dépendante du succès écologique réel à long terme
Zones humides et continuités écologiques	Préservation via mesures techniques	Risques de fragmentation et impacts résiduels significatifs	Continuités écologiques jugées insuffisamment garanties
Artificialisation des sols	Optimisation du tracé et réduction des impacts	Impact significatif sur sols agricoles et naturels	Artificialisation importante et irréversible à l'échelle humaine
Économie du projet	Investissement structurant pour le territoire	Nécessité d'intégrer coût global et alternatives	Coût très élevé (≈ 1,4 à 1,6 M€ selon scénarios) nécessitant arbitrage sur priorités publiques
Information du public	Communication institutionnelle positive et pédagogique	Manque de lisibilité globale et besoin de compléments	Déséquilibre perçu entre communication et complexité réelle des impacts

Position de l'association

- Les bénéfices de circulation annoncés demeurent incertains.
- Les effets du trafic induit sont insuffisamment pris en compte.
- Les impacts sur la biodiversité restent importants malgré les compensations proposées.
- Les alternatives ferroviaires n'ont pas été étudiées avec la même ambition que les solutions routières.
- La cohérence du projet avec les objectifs climatiques n'est pas pleinement démontrée.

1.3 Une évaluation environnementale fragmentée pour un projet présenté comme global

L'un des principaux constats formulés par l'Autorité environnementale concerne le décalage entre le caractère global du projet tel qu'il est présenté au public et le périmètre réel de l'évaluation environnementale.

La communication institutionnelle présente l'A31 bis comme un projet cohérent répondant aux besoins de mobilité du territoire dans son ensemble.

Dans le même temps, l'Autorité environnementale relève que l'évaluation des impacts est largement concentrée sur le seul secteur nord et ne permet pas toujours d'appréhender correctement les conséquences cumulées du projet global.

Cette observation est particulièrement importante.

Les effets sur :

- les déplacements
- les reports de circulation
- la qualité de l'air
- le bruit
- les émissions de gaz à effet de serre
- les milieux naturels

ne peuvent être correctement appréciés qu'à l'échelle de l'ensemble du projet.

→ *Le découpage des analyses régulièrement appliqué dans ce genre de dossier en complique la compréhension globale par le public, et réduit la portée de l'évaluation environnementale.*

1.4 L'affirmation du caractère indispensable du projet mérite d'être discutée

La plaquette institutionnelle présente régulièrement le projet comme une réponse incontournable aux difficultés de circulation actuelles.

Or l'Autorité environnementale souligne que plusieurs solutions alternatives mériteraient d'être examinées de manière plus approfondie.

Parmi les questions insuffisamment traitées figurent notamment :

- l'optimisation de l'infrastructure existante
- le développement des transports collectifs
- le report modal vers le ferroviaire
- les dispositifs favorisant le covoiturage
- les stratégies de réduction de la dépendance automobile.

→ *Dans ces conditions, l'affirmation selon laquelle le projet constituerait la seule réponse possible apparaît discutable.*

1.5 Une présentation « optimiste » des impacts environnementaux

La communication institutionnelle insiste sur les mesures environnementales prévues :

- protections acoustiques
- rétablissements écologiques
- mesures compensatoires
- aménagements paysagers.

Ces éléments sont réels et méritent d'être pris en compte, cependant, les études environnementales montrent que le projet traverse un territoire présentant des enjeux écologiques importants.

Les documents du dossier identifient notamment :

- plusieurs ZNIEFF de type I et II
- des forêts remarquables
- des corridors écologiques
- des zones humides
- des espèces protégées
- des sites de compensation écologique déjà existants.

Les études reconnaissent elles-mêmes que certaines zones sensibles, notamment les secteurs forestiers de Thionville et de Zoufftgen, accueillent des espèces patrimoniales dont des chiroptères, amphibiens et oiseaux forestiers.

Le dossier recense de nombreux sites de compensation écologique déjà présents dans le périmètre d'étude et souligne la nécessité de ne pas porter atteinte à leur fonctionnalité.

→ *Ces éléments démontrent que les enjeux environnementaux sont particulièrement importants et ne peuvent être résumés à la seule présentation des mesures de réduction ou de compensation.*

1.6 Conclusion du chapitre

Notre association s'interroge sur l'écart existant entre le caractère très favorable de la communication institutionnelle et les nombreuses réserves formulées par l'Autorité environnementale. **Une enquête publique ne constitue pas une opération de promotion mais un dispositif destiné à permettre au public de se forger une opinion éclairée.** Cette exigence suppose une présentation équilibrée des avantages, des limites et des incertitudes du projet et non pas une présentation de bénéfices quasiment acquis, mais qui demeurent, pour partie, conditionnés à des hypothèses ou à des études encore discutées.

Les réserves formulées par l'Autorité environnementale montrent que plusieurs questions fondamentales restent ouvertes :

- pertinence des alternatives
- ampleur réelle des gains de circulation
- impacts sanitaires
- conséquences environnementales
- effets climatiques
- efficacité des mesures compensatoires.

→ Ces interrogations justifient pleinement un réexamen approfondi du projet dans le cadre de la présente enquête publique.

II) RÉPONSES DU PÉTITIONNAIRE AUX RÉSERVES DE LA MRAe : DES RÉPONSES QUI LAISSENT SUBSISTER DE NOMBREUSES INTERROGATIONS

2.1 Le rôle essentiel de l'Autorité environnementale

L'avis de l'Autorité environnementale constitue une étape essentielle de la procédure d'évaluation environnementale. Sa mission consiste à apprécier la qualité de l'étude d'impact, la prise en compte de l'environnement et la bonne information du public.

Dans le cas du projet A31 bis Nord, l'avis comporte de nombreuses recommandations et demandes de compléments qui témoignent de l'existence de plusieurs zones d'incertitude importantes.

2.2 Une réponse du maître d'ouvrage essentiellement défensive

Face aux remarques formulées par l'Autorité environnementale, le maître d'ouvrage adopte globalement une posture constante consistant à :

- rappeler les études déjà réalisées (on en avait déjà pris connaissance)
- considérer que les analyses produites sont suffisantes (la MRAE n'est pas de cet avis)
- annoncer parfois des études complémentaires ultérieures (qui la plupart du temps ne sont jamais réalisées)
- sans pour autant modifier substantiellement le projet.

Soit quelques réponses aux critiques par des justifications plutôt que par une prise en compte et par une démonstration nouvelle.

→ Or, lorsqu'une autorité indépendante estime qu'une analyse est incomplète, il ne suffit pas d'affirmer qu'elle est suffisante, encore faut-il démontrer précisément pourquoi.

2.3 La question centrale des alternatives

L'une des observations majeures de l'Autorité environnementale concerne l'analyse des options.

La MRAe considère que plusieurs solutions mériteraient d'être étudiées plus en profondeur afin de vérifier si elles permettraient d'atteindre les objectifs poursuivis avec des impacts moindres.

Or, dans sa réponse, le maître d'ouvrage réaffirme principalement que le projet retenu résulte déjà d'un long processus de concertation et d'études.

Cette réponse ne répond pas à la question posée.

La véritable interrogation n'est pas de savoir si le projet a été étudié pendant longtemps, mais si les différentes solutions ont été comparées de manière suffisamment approfondie selon des critères homogènes :

- efficacité sur le trafic
- coût économique
- impact climatique
- consommation foncière
- impact sanitaire
- impact écologique.

→ *Cette démonstration ne nous paraît pas complètement apportée.*

2.4 Les prévisions de trafic demeurent un point de fragilité

L'Autorité environnementale attire l'attention sur plusieurs hypothèses de circulation qui conditionnent directement les bénéfices annoncés du projet.

Les prévisions de trafic servent de base à de nombreuses évaluations :

- bruit
- qualité de l'air
- émissions de gaz à effet de serre
- gains de temps
- rentabilité socio-économique
- dimensionnement des ouvrages.

Le maître d'ouvrage indique que les modèles utilisés correspondent aux méthodes habituellement employées pour ce type de projet.

Toute erreur ou surestimation pouvant affecter une grande partie des conclusions du dossier, cette réponse ne supprime pas l'incertitude inhérente à tout exercice de projection portant sur plusieurs décennies.

→ *Cette prudence devrait être davantage prise en compte dans la présentation des bénéfices attendus.*

2.5 Le péage : un sujet encore insuffisamment éclairci

L'Autorité environnementale s'interroge sur les conséquences possibles de la mise en place d'un péage sur un axe actuellement gratuit.

Question socialement essentielle !

L'acceptation du péage conditionnera directement :

- les niveaux de trafic
- les reports sur les réseaux secondaires

- l'exposition des riverains
- les performances économiques du projet.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage rappelle uniquement les hypothèses retenues dans les études.

→ *L'expérience montre que les reports de circulation peuvent parfois être plus importants que prévu, notamment lorsque des itinéraires alternatifs gratuits existent.*

2.6 Les enjeux sanitaires : des réponses qui reposent largement sur les hypothèses de trafic

Concernant la qualité de l'air et le bruit, le maître d'ouvrage présente de nombreuses mesures de protection.

Ces engagements constituent un élément positif du dossier.

Cependant, leur efficacité future dépend directement :

- du trafic effectivement observé
- de la composition du parc automobile
- de l'évolution des pratiques de mobilité
- de l'efficacité réelle des dispositifs de protection.

L'Autorité environnementale a demandé plusieurs compléments sur ces sujets car les résultats annoncés reposent sur des hypothèses comportant elles-mêmes une part d'incertitude !

→ *Cette réserve devrait apparaître plus clairement dans les documents de présentation du projet.*

2.7 Les milieux naturels : des mesures ambitieuses mais dont l'efficacité reste à démontrer

Le maître d'ouvrage met en avant un ensemble important de mesures :

- évitement
- réduction
- compensation
- suivi écologique.

L'expérience acquise sur de nombreux grands projets d'infrastructure montre que l'efficacité réelle des mesures compensatoires ne peut être considérée comme acquise dès leur conception.

Plusieurs questions demeurent ouvertes :

- pérennité des habitats recréés
- succès écologique des mesures
- délai de reconstitution des fonctionnalités
- suivi sur le long terme
- financement durable de la gestion des sites.

→ *Ces interrogations justifient une vigilance particulière compte tenu de la richesse écologique du territoire concerné.*

2.8 Une réponse qui ne dissipe pas totalement les interrogations climatiques

L'Autorité environnementale demande une meilleure démonstration de la cohérence du projet avec les objectifs climatiques nationaux.

Au regard de l'accélération du bouleversement climatique, cette question est aujourd'hui centrale et incontournable.

Le projet est présenté comme contribuant à améliorer la circulation et à réduire certaines congestions.

Dans le même temps, il repose sur un investissement routier majeur dont les effets s'inscriront sur plusieurs décennies.

Le maître d'ouvrage considère que les bénéfices apportés par le projet compensent ses impacts.

→ *Cette démonstration mérite encore d'être approfondie afin de prendre pleinement en compte :*

- *les émissions liées aux travaux*
- *les émissions liées au trafic futur*
- *les phénomènes éventuels de trafic induit*
- *les objectifs de réduction des émissions à l'horizon 2050.*

2.9 Conclusion du chapitre

L'examen croisé de l'avis de l'Autorité environnementale et de la réponse du pétitionnaire conduit au constat suivant:

Les réponses apportées permettent d'éclairer plusieurs points du dossier mais ne lèvent pas l'ensemble des interrogations formulées.

Les principales zones d'incertitude concernent notamment :

- l'analyse des alternatives
- les prévisions de trafic
- les effets du péage
- les impacts sanitaires
- la biodiversité
- la cohérence climatique du projet.

→ *Ces questions justifient que l'enquête publique permette un débat approfondi et contradictoire avant toute décision définitive.*

III. LES ALTERNATIVES AU PROJET ROUTIER ET LA QUESTION DU REPORT MODAL

3.1 Une question centrale pour l'avenir du territoire

Au-delà des caractéristiques techniques du projet, l'une des questions fondamentales posées par l'enquête publique est celle du choix du modèle de mobilité que notre territoire souhaite privilégier pour les décennies à venir.

Le projet A31 bis Nord est présenté comme une réponse à la saturation croissante des déplacements entre la Moselle et le Luxembourg.

Personne ne conteste aujourd'hui la réalité de cette saturation.

Les embouteillages quotidiens dégradent :

- la qualité de vie des habitants
- les conditions de travail
- la sécurité routière
- la qualité de l'air
- l'attractivité du territoire.

La question n'est donc pas de savoir s'il existe un problème, mais de savoir si la réponse proposée constitue la solution la plus pertinente au regard :

- des enjeux environnementaux
- des enjeux climatiques
- des enjeux financiers
- des enjeux de santé publique.

3.2 Une analyse des alternatives jugée insuffisante par l'Autorité environnementale

L'Autorité environnementale a souligné que l'étude des alternatives méritait d'être approfondie.

Le droit de l'environnement repose sur un principe simple : Avant de retenir une solution, il convient d'examiner les autres possibilités permettant d'atteindre les mêmes objectifs avec des impacts potentiellement moindres.

Or l'impression générale qui ressort du dossier est que la solution routière apparaît très tôt comme l'option privilégiée, tandis que les autres scénarios semblent davantage étudiés pour justifier ce choix que pour être réellement comparés alors que depuis que ce projet est discuté (depuis 1992!), **il avait été prévu le développement parallèle du rail et de la route.**

→ *Un projet de cette ampleur mérite une démonstration particulièrement rigoureuse de l'absence d'alternatives plus favorables.*

3.3 Le potentiel insuffisamment exploré du ferroviaire

Chaque jour, plusieurs dizaines de milliers de travailleurs franchissent la frontière luxembourgeoise. Cette situation particulière pose inévitablement la question du développement des transports collectifs à grande capacité.

Le ferroviaire constitue un levier majeur.

Les documents du dossier rappellent les investissements déjà réalisés ou programmés, toutefois plusieurs interrogations demeurent :

- quels seraient les résultats d'un investissement massif dans les infrastructures ferroviaires transfrontalières (transport voyageurs et fret) ?
- quels gains de trafic pourraient être obtenus ?

- quelle serait la réduction des émissions de gaz à effet de serre ?
- quels seraient les bénéfices sanitaires associés ?

→ *Ces questions ne paraissent pas recevoir dans le dossier une réponse aussi favorablement détaillée que celle consacrée aux bénéfices des infrastructures routières.*

On peut légitimement se demander pourquoi ?

3.4 Les autres transports collectifs transfrontaliers

L'évolution du trafic résulte davantage de l'organisation économique du territoire que d'une insuffisance ponctuelle de capacité routière.

La croissance continue des flux domicile-travail vers le Luxembourg constitue un phénomène structurel. Cette situation résulte d'un déséquilibre structurel entre les bassins d'emploi et les bassins de résidence. Dans ce contexte, la question qui se pose n'est pas seulement celle de la capacité routière mais également celle de l'organisation globale des mobilités transfrontalières. Une réflexion renforcée sur les transports collectifs internationaux et les solutions de report modal apparaît indispensable.

Cette réalité conduit à s'interroger sur la place qui devrait être accordée :

- aux lignes ferroviaires
- aux services express régionaux
- aux lignes de bus à haut niveau de service en site propre
- aux parkings relais
- aux pôles multimodaux.

→ *Ces solutions sont évoquées dans plusieurs documents du dossier, mais apparaissent souvent comme complémentaires au projet routier plutôt que comme des alternatives susceptibles d'en réduire la nécessité.*

3.5 Le covoiturage : une mesure secondaire dans le projet

Le dossier évoque la possibilité d'une voie dynamique de covoiturage. Toutefois, elle demeure relativement marginale au regard du coût global de l'opération.

L'investissement envisagé pour cette mesure représente une part très limitée du budget total du projet.

→ *Si le covoiturage constitue effectivement un levier important de réduction du trafic, ne devrait-il pas occuper une place plus centrale dans la stratégie globale ?*

3.6 Le risque d'une réponse qui entretient la dépendance automobile

L'un des débats récurrents concernant les grands projets routiers concerne le phénomène de trafic induit.

De nombreuses études internationales montrent que l'augmentation des capacités routières peut entraîner à moyen terme :

- une augmentation des déplacements automobiles
- une modification des comportements

- une reconstitution progressive de la congestion.

L' hypothèse est crédible et mérite d'être pleinement intégrée à l'évaluation du projet.

→ *Dans le cas contraire, le territoire risque de se retrouver confronté dans les années à venir à une situation paradoxale : Investir massivement dans de nouvelles infrastructures tout en maintenant durablement sa dépendance à l'automobile.*

3.7 Une interrogation de fond sur le modèle de mobilité

Au-delà du seul projet A31 bis, le débat porte finalement sur la manière dont le territoire entend répondre aux défis des prochaines décennies.

Plusieurs tendances lourdes doivent être prises en compte :

- transition climatique
- sobriété énergétique
- réduction des émissions
- protection de la biodiversité ;
- limitation de l'artificialisation des sols.

Dans ce contexte, la question posée est celle de la cohérence entre ces objectifs et le choix d'un investissement routier majeur.

→ *Cette interrogation ne signifie pas qu'aucune infrastructure routière ne doit être réalisée, elle implique simplement qu'une démonstration particulièrement solide de sa nécessité doit être apportée. Or cette démonstration n'apparaît pas totalement acquise à la lecture du dossier.*

3.8 Conclusion du chapitre

Notre association considère que les difficultés de mobilité du territoire sont réelles et nécessitent des réponses ambitieuses.

Cependant, l'analyse des alternatives au projet routier ne paraît pas suffisamment approfondie pour permettre d'affirmer que la solution retenue constitue l'option la plus pertinente au regard :

- des enjeux environnementaux
- des objectifs climatiques
- des besoins de mobilité
- des ressources publiques et privées mobilisées.

→ *Une évaluation plus poussée des solutions de report modal, notamment ferroviaires et collectives, demeure nécessaire afin d'éclairer pleinement la décision publique.*

IV. TRAFIC, PÉAGE ET REPORTS DE CIRCULATION : DES PRÉVISIONS QUI COMPORTENT ENCORE D'IMPORTANTES INCERTITUDES

4.1 Le trafic : un élément déterminant de tout le projet

Le projet A31 bis Nord repose largement sur une promesse de fluidification du trafic et d'amélioration des conditions de circulation.

Cette promesse constitue l'un des principaux arguments avancés pour justifier :

- l'importance des investissements envisagés
- les impacts environnementaux acceptés
- les acquisitions foncières
- les mesures de compensation
- la mise en concession de l'infrastructure

La crédibilité du projet dépend donc directement de la fiabilité des prévisions de trafic retenues.

→ *Or toute prévision portant sur plusieurs décennies comporte nécessairement une part d'incertitude. Cette réalité appelle à la prudence dans l'interprétation des résultats présentés.*

4.2 Une évolution des mobilités difficile à anticiper

Les projections de circulation reposent sur de nombreuses hypothèses :

- évolution démographique
- croissance économique
- emploi frontalier
- coût de l'énergie
- développement du télétravail
- politiques climatiques
- évolution technologique du parc automobile

Or plusieurs de ces paramètres connaissent actuellement des transformations rapides : par exemple le développement du télétravail et de l'utilisation de l'IA dont les conséquences rapides et à très court terme sont encore très difficiles à évaluer à ce jour. Il y a quelques années encore, peu d'études anticipaient l'ampleur des changements observés dans l'organisation du travail.

De même, les politiques européennes de réduction des émissions ou les futures contraintes énergétiques pourraient modifier significativement les comportements de mobilité.

→ *Les résultats des modélisations doivent être analysés avec prudence et non comme des certitudes.*

4.3 Le péage : une variable déterminante du projet et une question d'équité sociale

L'un des éléments les plus sensibles du dossier concerne la mise en place d'un péage sur un axe actuellement gratuit.

Le territoire concerné accueille :

- des travailleurs frontaliers

- des salariés modestes
- des artisans
- des professionnels de la route
- des habitants effectuant quotidiennement des déplacements contraints.

Les comportements futurs dépendront directement :

- du niveau du péage
- des abonnements proposés
- des réductions éventuelles
- du coût des carburants
- du pouvoir d'achat des ménages
- de l'existence d'itinéraires alternatifs.

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.*

4.4 Le risque de report sur le réseau secondaire

Le principal effet redouté concerne le report d'une partie du trafic vers les routes gratuites.

Cette question est essentielle pour de nombreuses communes riveraines.

Si une proportion significative d'usagers choisit d'éviter le péage, plusieurs conséquences peuvent apparaître :

- augmentation du trafic local
- hausse des nuisances sonores
- dégradation de la qualité de l'air
- augmentation du risque d'accident
- dégradation du cadre de vie.

L'un des principaux arguments avancés en faveur du projet repose sur l'augmentation de la capacité routière et les gains de fluidité qui en résulteraient.

Toutefois, de nombreux travaux menés dans le domaine des transports montrent qu'une augmentation de capacité ne se traduit pas nécessairement par une amélioration durable des conditions de circulation. Le phénomène de « trafic induit » est aujourd'hui largement documenté : l'amélioration apparente des conditions de déplacement peut conduire à la création de nouveaux trajets, à un report modal inverse vers l'automobile ou à une augmentation des distances parcourues.

Les travaux théoriques relatifs au paradoxe de Braess ont mis en évidence que les comportements

individuels des usagers peuvent parfois produire des effets collectifs différents de ceux attendus lors de la conception d'un réseau.

Plusieurs travaux de référence, notamment ceux de Durantou et Turner sur la « loi fondamentale de la congestion routière », montrent qu'une augmentation de capacité tend à générer une augmentation du trafic qui peut réduire une partie des bénéfices initiaux attendus. Les expériences observées dans plusieurs grandes agglomérations internationales (Séoul, Londres, Los Angeles, Houston etc.) invitent ainsi à la prudence lorsqu'une amélioration durable de la fluidité est présentée comme une conséquence automatique de l'augmentation des capacités routières.

Sans préjuger de l'évolution future du trafic sur l'A31 bis, ces éléments invitent à examiner avec prudence les gains de fluidité annoncés à long terme et renforcent l'intérêt d'une approche multimodale associant transport routier, ferroviaire et mobilités alternatives.

→ *Le dossier présente plusieurs simulations visant à quantifier ces phénomènes, mais comme dans tous les dossiers de ce genre, leur ampleur réelle ne pourra être connue avec certitude qu'après la mise en service de l'infrastructure.....donc trop tard. Les bénéfices attendus sont donc à présenter comme des estimations et non comme des résultats garantis.*

On ne construit pas durablement une solution aux embouteillages en construisant davantage de routes, mais en réduisant la dépendance collective à l'automobile lorsque des alternatives crédibles existent.

4.5 La question du trafic induit

ce sujet mérite une attention particulière

Ce phénomène est aujourd'hui largement documenté dans la littérature scientifique, il correspond à l'augmentation progressive du trafic rendue possible par l'amélioration des conditions de circulation.

Lorsqu'une infrastructure devient plus performante :

- certains déplacements deviennent plus attractifs
- certaines distances deviennent plus acceptables
- certains comportements évoluent.

→ *À moyen ou long terme, une partie des gains initiaux peut ainsi être réduite, cette problématique n'est pas sérieusement discutée dans le dossier.*

4.6 Un projet dont l'équilibre économique dépend fortement des hypothèses retenues

L'ensemble du modèle économique du projet repose sur plusieurs paramètres :

- trafic attendu
- recettes de péage
- évolution des coûts
- fréquentation future.

Nous avons déjà souligné la part d'incertitude liés à ces paramètres.

Cette observation mérite d'être rapprochée du coût particulièrement élevé de l'opération.

Le seul secteur Nord représente désormais un investissement supérieur à un milliard d'euros TTC. À cela s'ajoutent les opérations prévues sur les secteurs Centre et Sud, dont les coûts futurs sont également importants.

4.8 Une vigilance particulière pour les communes riveraines

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.*

4.9 Conclusion du chapitre

Notre association considère que les prévisions de trafic constituent l'un des principaux points de fragilité du dossier.

Les incertitudes concernent notamment :

- l'évolution future des mobilités
- les effets du péage
- les reports sur les réseaux secondaires
- le trafic induit
- l'acceptabilité sociale du projet.

→ *Ces incertitudes relatives au trafic ne sont pas sans conséquences sur les évaluations environnementales et sanitaires du projet, dont plusieurs résultats reposent directement sur des hypothèses de circulation pourtant retenues.*

V. SANTÉ PUBLIQUE : BRUIT, QUALITÉ DE L'AIR ET EFFETS CUMULÉS

5.1 La santé publique : un enjeu majeur du projet

Le projet A31 bis Nord est présenté sous l'angle des mobilités, du développement économique ou de l'aménagement du territoire. Ses conséquences en matière de santé publique constituent pourtant également un enjeu central.

Les infrastructures routières génèrent plusieurs types d'impacts susceptibles d'affecter durablement les populations riveraines :

- nuisances sonores
- pollution atmosphérique
- stress lié au trafic
- dégradation du cadre de vie
- fragmentation des espaces naturels et urbains.

→ *Ces effets sont aujourd'hui largement documentés par la littérature scientifique internationale. Ils sont insuffisamment pris en compte dans l'évaluation du projet.*

5.2 Le bruit : une nuisance sous-estimée

Le bruit routier constitue l'une des premières nuisances ressenties par les riverains, ses conséquences dépassent largement la simple gêne acoustique. L'un des messages régulièrement mis en avant dans les documents du projet est l'amélioration globale de la situation acoustique.

Mais le projet produira inévitablement :

- des gagnants : dans les secteurs où les nuisances diminueront
- des perdants : dans les secteurs où elles pourraient augmenter

De nombreuses études ont mis en évidence des liens entre l'exposition prolongée au bruit et :

- les troubles du sommeil
- les maladies cardiovasculaires
- le stress chronique
- les difficultés de concentration
- certaines atteintes à la santé mentale.

Le dossier prévoit un ensemble de mesures de protection :

- écrans acoustiques
- merlons
- protections de façade
- aménagements spécifiques dans certains secteurs.

→ *Plusieurs réserves formulées par l'Autorité environnementale montrent que des incertitudes subsistent concernant :*

- les méthodes utilisées
- certaines hypothèses de trafic

- *l'identification des populations concernées*
- *l'évaluation des situations futures*

L'exemple de l'A31 à Maxéville (54) illustre la persistance des nuisances plusieurs décennies après la construction de l'infrastructure.

5.3 La qualité de l'air : un enjeu sanitaire majeur

La pollution atmosphérique demeure l'un des principaux risques environnementaux pour la santé.

La qualité de l'air constitue l'un des principaux enjeux sanitaires associés aux infrastructures routières à fort trafic. Les émissions liées à la circulation automobile comprennent notamment le dioxyde d'azote (NO₂), les particules fines (PM10 et PM2,5), les particules ultrafines ainsi que divers composés issus de la combustion des carburants et de l'usure des véhicules.

Les impacts sanitaires du trafic routier sont aujourd'hui largement documentés. Selon plusieurs études épidémiologiques, les populations résidant dans un rayon d'environ **200 mètres d'une autoroute ou d'un axe à fort trafic** présentent une exposition significativement plus élevée aux oxydes d'azote, aux particules ultrafines et au carbone suie que les populations plus éloignées.

Une étude réalisée à Montréal a montré que l'influence des autoroutes sur les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) restait mesurable **au-delà de 200 mètres** des infrastructures concernées.

Ces données sont particulièrement importantes dans le cadre du projet A31 bis, qui traverse ou longe plusieurs secteurs habités, zones d'activités et équipements fréquentés quotidiennement par la population.

Les conséquences sanitaires concernent principalement les maladies respiratoires, cardiovasculaires ainsi que certaines pathologies chroniques. Les enfants, les personnes âgées et les personnes déjà fragilisées constituent les populations les plus sensibles à cette exposition.

Les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé ont d'ailleurs été renforcées ces dernières années afin de mieux prendre en compte les effets observés à des niveaux de pollution parfois inférieurs aux seuils réglementaires actuellement en vigueur.

Dans le cas du projet A31 bis Nord, les enjeux de qualité de l'air doivent être examinés avec une attention particulière compte tenu de la densité de population du nord mosellan, de l'intensité des déplacements transfrontaliers et de l'existence d'autres sources de pression environnementale sur le territoire.

Si le projet peut contribuer à réduire certaines nuisances dans les secteurs actuellement les plus congestionnés, il est également susceptible de déplacer une partie des expositions vers de nouveaux secteurs riverains. La question sanitaire ne peut donc être réduite à une simple diminution globale des émissions, elle doit également prendre en compte la répartition géographique des nuisances et les populations concernées.

La qualité de l'air ne concerne pas l'ensemble de la population de manière uniforme. Les enfants, les personnes âgées ainsi que les personnes souffrant de pathologies respiratoires ou cardiovasculaires sont généralement considérés comme les plus vulnérables à l'exposition aux polluants atmosphériques et aux nuisances associées au trafic routier

L'exemple du contournement ouest de Strasbourg (A355) illustre d'ailleurs la nécessité d'un suivi spécifique de la qualité de l'air avant et après la mise en service d'une nouvelle infrastructure

autoroutière. Les autorités publiques y ont imposé plusieurs années de mesures afin d'évaluer les effets réels du projet sur les populations riveraines.

Enfin, l'Autorité environnementale a elle-même souligné la nécessité d'approfondir certains aspects des analyses relatives à la qualité de l'air et à leurs conséquences sanitaires.

Le projet A31 bis est présenté comme susceptible d'améliorer certains flux de circulation et donc de réduire certaines émissions liées aux congestions.

Cette hypothèse semble crédible dans certains secteurs, mais elle dépend directement :

- du trafic futur
- des reports éventuels
- de l'évolution du parc automobile
- des comportements de mobilité.

→ *Combien d'habitants vivent à moins de 100m du futur tracé ? Combien vivent à moins de 300m ? quelles écoles, crèches, EHPAD ou équipements sensibles seraient concernés ? Quelles communes verront leurs niveaux de NO₂ évoluer selon les modélisations*

L'Ae relève l'absence d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Un suivi indépendant des effets du projet sur la qualité de l'air devrait être prévu dès sa mise en service et poursuivi dans la durée.

5.5 Les effets cumulés

L'un des points qui nous paraît insuffisamment développé dans le dossier concerne les effets cumulés.

Dans la réalité, les habitants ne subissent pas les nuisances séparément.

Ils sont exposés simultanément à :

- la pollution de l'air
- le bruit
- les vibrations
- les difficultés de déplacement
- les modifications du paysage
- parfois d'autres sources de pollution déjà présentes sur le territoire.

Cette réalité est particulièrement importante dans un secteur déjà marqué :

- par une forte urbanisation
- par des infrastructures de transport nombreuses
- par un passé industriel important

→ *L'analyse de ces effets combinés mériterait selon nous d'être étudiée plus en profondeur.*

5.6 Le principe de précaution doit guider l'action publique

Sans remettre en cause la nécessité d'améliorer les conditions de mobilité, notre association estime que le principe de précaution doit demeurer un élément central de la décision publique.

Lorsque des incertitudes persistent concernant :

- la santé
- l'environnement ;
- les populations vulnérables

→ *il convient de privilégier les solutions les plus protectrices et les plus réversibles, cette exigence est d'autant plus importante que les effets sanitaires des infrastructures routières s'inscrivent dans le temps long.*

5.7 Conclusion du chapitre

Les enjeux sanitaires du projet A31 bis Nord doivent être davantage mis en avant dans le débat public.

Les études réalisées apportent de nombreux éléments utiles.

Mais, plusieurs interrogations demeurent concernant :

- le bruit
- la qualité de l'air
- les populations sensibles
- les effets cumulés
- les conséquences des reports de circulation
- la robustesse des prévisions sanitaires

→ *Dans ce contexte, nous estimons qu'un suivi renforcé des impacts sanitaires devrait constituer un engagement majeur du projet.*

VI. BIODIVERSITÉ, MILIEUX NATURELS ET COMPENSATION ÉCOLOGIQUE : DES ENJEUX MAJEURS POUR LE TERRITOIRE

6.1 Un territoire aux richesses écologiques peu connues

L'image d'un territoire fortement urbanisé et industrialisé peut parfois conduire à sous-estimer la richesse écologique du nord mosellan, alors que les études environnementales du dossier mettent en évidence la présence de nombreux espaces naturels remarquables :

- forêts anciennes
- zones humides
- vallons boisés
- cours d'eau
- prairies

- corridors écologiques
- Site classé

Le secteur concerné par le projet se situe à proximité immédiate de plusieurs espaces naturels inventoriés ou protégés.

Les études recensent notamment plusieurs ZNIEFF, Espaces Naturels Sensibles, corridors écologiques et habitats d'espèces protégées.

Cette richesse écologique constitue un patrimoine collectif dont la préservation devrait être considérée comme un enjeu majeur de l'aménagement du territoire.

6.2 La forêt de Thionville et la forêt domaniale de Zoufftgen : des secteurs particulièrement sensibles

Les études naturalistes identifient plusieurs massifs forestiers présentant un intérêt écologique important.

Parmi eux figurent notamment :

- la forêt de Thionville
- la forêt domaniale de Zoufftgen
- vallée de la Kiesel
- valons et zones humides associés
- les espaces boisés à forte valeur écologique situés à proximité de la frontière luxembourgeoise

Ces milieux jouent plusieurs rôles essentiels :

- refuge pour la faune
- continuité écologique
- stockage du carbone
- régulation du cycle de l'eau
- préservation de la biodiversité locale

Ils accueillent également de nombreuses espèces patrimoniales.

Les inventaires naturalistes ont mis en évidence la présence de nombreuses espèces associées à ces milieux :

- Oiseaux forestiers : Les inventaires mettent également en évidence la présence d'espèces forestières protégées associées aux massifs boisés traversés ou bordés par le projet. 80 espèces nicheuses recensées dont 58 protégées et plusieurs espèces à enjeu fort .
- Amphibiens : La MRAe relève 7 espèces d'amphibiens protégés sur le périmètre du projet. Ces secteurs identifiés comme zones humides ou vallons forestiers jouent un rôle de corridor pour les populations d'amphibiens . La préservation de ces continuités territoriales constitue un enjeu important du projet.
- Chiroptères : 18 espèces protégées et à enjeux de conservation élevés ont été recensées dans les études initiales, et 19 dans le dossier d'enquête. Les massifs de Zoufftgen, Thionville et Florange jouent un rôle important pour leur alimentation, leurs déplacements et parfois pour leur reproduction. Ces espèces figurent parmi les plus sensibles sensibles à la

fragmentation des habitats, à l'éclairage artificiel et aux infrastructures linéaires.

6-3 Le domaine de Bétange à Florange

Classé aux monuments historiques et qui recense à lui seul : 88% des espèces d'oiseaux et 68% des espèces de chauves-souris recensées, une allée de 170 marronniers centenaires, une alternance de bois et de bosquets, des prairies, des terres agricoles et des pièces d'eau.

Le projet aura un impact non compensable et irréversible sur le site.

6.4 Une fragmentation supplémentaire des habitats naturels

L'un des impacts majeurs des infrastructures de transport réside dans la fragmentation des milieux naturels, lesquelles créent souvent des effets de coupure, même lorsqu'elles n'entraînent pas une destruction directe importante.

Ces effets concernent notamment :

- les déplacements de la faune
- les échanges génétiques entre populations
- l'accès aux zones de reproduction
- l'accès aux zones d'alimentation

Les espèces les plus sensibles sont souvent :

- les amphibiens
- les petits mammifères
- les chauves-souris
- certaines espèces d'oiseaux

Le projet prévoit des mesures destinées à limiter ces effets, mais la fragmentation écologique demeure l'un des impacts impossible à supprimer complètement.

Le maître d'ouvrage annonce la création de plusieurs dispositifs destinés à améliorer la transparence écologique de l'infrastructure notamment deux passages destinés à la grande faune. Toutefois, les documents soumis à l'enquête ne permettent pas au public d'apprécier clairement l'efficacité future de ces aménagements ni leur adéquation avec les besoins des différentes espèces recensées.

L'expérience acquise dans d'autres projets montre que la biodiversité ne se préserve pas uniquement par des mesures compensatoires. Elle nécessite également le maintien effectif des continuités écologiques permettant aux animaux de circuler librement et en sécurité entre leurs zones d'alimentation, de reproduction et d'hivernage.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation constituent des outils indispensables pour limiter les impacts des grands projets d'infrastructure. Toutefois, l'expérience montre que leur efficacité réelle reste parfois difficile à apprécier sur le long terme.

Plusieurs exemples régionaux invitent à la prudence. En Alsace, malgré de nombreux programmes de protection, de déplacement d'individus et de restauration d'habitats, le Grand Hamster d'Alsace demeure aujourd'hui l'une des espèces les plus menacées de France. De même, dans le massif

vosgien, le Grand Tétrás continue de connaître un déclin préoccupant sous l'effet combiné de la fragmentation des habitats, des dérangements liés aux activités humaines et des modifications de son environnement.

Ces exemples ne sont pas directement comparables au projet A31 bis Nord. Ils rappellent cependant une réalité fondamentale : **la biodiversité ne se résume pas à des surfaces compensées ou à des ratios inscrits dans un dossier administratif**. Les équilibres écologiques reposent sur des interactions complexes entre les espèces, leurs habitats et leur environnement.

Au-delà des engagements affichés en matière de compensation, il convient de rappeler qu'un milieu naturel est le résultat d'une évolution lente et complexe, façonnée par des décennies, parfois des siècles d'interactions entre les espèces, les sols, l'eau, le climat et les activités humaines. Si certaines fonctionnalités écologiques peuvent être restaurées ou recrées partiellement, **un habitat détruit ne peut être reconstitué à l'identique dans un délai compatible avec les cycles naturels. La disparition d'un milieu constitue donc bien souvent une perte irréversible à l'échelle humaine.**

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.

6.5 Les zones humides : un patrimoine particulièrement vulnérable

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.*

6.6 Les effets du changement climatique doivent être mieux pris en compte

Les mesures écologiques prévues aujourd'hui devront produire leurs effets pendant plusieurs décennies, or le changement climatique que nous vivons chaque jour est susceptible de modifier profondément :

- les habitats naturels
- les régimes hydrologiques
- la répartition des espèces
- le fonctionnement des écosystèmes

Une mesure compensatoire conçue aujourd'hui pourrait ne plus présenter les mêmes caractéristiques écologiques dans vingt ou trente ans.

Cette fragilité des écosystèmes est aujourd'hui renforcée par les effets déjà perceptibles du changement climatique. L'augmentation des températures, la multiplication des épisodes de sécheresse, la modification des régimes hydrologiques et la fréquence accrue des événements climatiques extrêmes exercent des pressions supplémentaires sur les espèces et les habitats naturels. Dans ce contexte, la préservation des continuités écologiques, des zones humides, des massifs forestiers et des espaces naturels encore fonctionnels revêt une importance croissante. La destruction ou la fragmentation de ces milieux réduit leur capacité d'adaptation face aux évolutions climatiques à venir

Alors que notre territoire subit déjà les effets du dérèglement climatique à travers des épisodes de chaleur extrême, la question n'est plus de savoir si le changement climatique aura des conséquences locales, mais comment les décisions prises aujourd'hui contribueront à les aggraver ou à les limiter.

→ *Cette dimension prospective n'est pas prise en compte dans le projet*

6.7 Conclusion du chapitre

Notre association reconnaît l'importance des études environnementales réalisées ainsi que les efforts engagés pour limiter les impacts du projet.

Néanmoins, plusieurs points de vigilance demeurent :

- fragmentation des habitats
- préservation des continuités écologiques
- protection des zones humides
- conservation des espèces protégées
- efficacité réelle des mesures compensatoires
- prise en compte du changement climatique

→ *Compte tenu de la richesse écologique du territoire concerné, ces enjeux justifient une attention particulièrement renforcée dans la poursuite de la procédure.*

VII. CLIMAT, ARTIFICIALISATION DES SOLS ET COHÉRENCE AVEC LES OBJECTIFS DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE

7.1 Un projet qui doit être apprécié à l'aune des défis du XXI^e siècle : Un investissement routier conçu pour plusieurs décennies

L'évaluation d'un grand projet d'infrastructure ne peut plus aujourd'hui se limiter à ses seuls effets locaux sur la circulation.

Les collectivités publiques sont désormais confrontées à plusieurs défis majeurs et les choix effectués aujourd'hui conditionneront :

- les modes de déplacement futurs
- l'organisation du territoire
- les émissions associées à la mobilité
- les besoins d'entretien et d'exploitation
- lutte contre le changement climatique
- réduction des émissions de gaz à effet de serre
- préservation des ressources naturelles
- limitation de l'artificialisation des sols
- adaptation aux conséquences du réchauffement climatique

Ces objectifs figurent désormais au cœur des politiques publiques nationales et européennes. Autrement dit, il ne s'agit pas seulement de répondre aux difficultés actuelles mais également de préparer l'avenir.

→ *L'infrastructure projetée s'inscrit dans le temps long. Les ouvrages réalisés aujourd'hui seront encore en service dans plusieurs décennies, cette caractéristique implique une responsabilité particulière des élus et des collectivités.*

Le projet A31 bis Nord devrait être mieux analysé au regard de cette nouvelle réalité.

Notre association estime que cette dimension prospective doit occuper une place centrale dans l'analyse du projet, ce qui n'est pas complètement le cas .

7.2 Les émissions de gaz à effet de serre et adaptation climatique

Une démonstration encore incomplète

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.*

7.3 L'artificialisation des sols : un impact irréversible

Des conséquences humaines et économiques qui dépassent la seule question foncière

L'un des impacts les plus visibles du projet concerne la consommation d'espaces.

La réalisation d'une infrastructure de cette ampleur implique :

- de nouvelles emprises
- des terrassements importants
- des ouvrages d'art
- des équipements annexes
- des aménagements connexes

La consommation d'espaces induite par le projet ne constitue pas seulement un enjeu environnemental ou foncier. Elle a également des conséquences humaines, économiques et sociales directes pour les propriétaires, exploitants et entreprises concernés par les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de l'infrastructure.

Si les procédures d'expropriation et d'indemnisation permettent en principe de compenser la valeur des biens acquis, elles ne compensent pas toujours les conséquences économiques de long terme. La perte d'un terrain agricole, d'une parcelle stratégiquement située ou d'une emprise nécessaire au développement d'une activité peut entraîner des effets durables qui dépassent largement la seule valeur foncière du bien concerné.

Dans le cas des exploitations agricoles, la perte de terres peut contribuer à accroître le morcellement des exploitations, compliquer l'organisation du travail, augmenter les temps de déplacement et fragiliser des équilibres économiques parfois déjà précaires.

Le dossier reconnaît notamment :

- environ **34 hectares de terres agricoles définitivement consommés** sur le secteur Nord
- **31 exploitations agricoles** directement concernées
- **60 exploitations identifiées** dans le périmètre d'étude agricole
- une perte de potentiel économique agricole estimée à **148 577 € par an**
- un foncier agricole déjà soumis à une forte pression dans le secteur transfrontalier

Zone Sainte-Agathe :

- La zone Sainte-Agathe à Florange sera amputée d'une **vingtaine d'hectares** pour faire passer le tunnel et sera coupée en deux entre Fameck et Florange, **entraînant entre 13 et 19 expropriations** sans garantie à ce jour d'indemnisation ou de réinstallation.
- Une association d'entreprise (Alliance Sainte-Agathe) composée d'entreprises impactées s'est constituée en collectif pour se faire entendre.
- **700 emplois directs et 300 emplois indirects sont concernés.**

→ *Une indemnisation financière compense une perte patrimoniale immédiate, elle ne recrée ni la terre agricole, ni les conditions d'exploitation, ni les perspectives économiques perdues. A notre connaissance, le dossier ne précise pas les modalités concrètes de relocalisation des entreprises concernées ni les garanties apportées aux salariés. Ce sujet n'est absolument pas pris en compte dans le dossier à l'échelle de son importance.*

7.6 Un projet confronté aux objectifs de sobriété foncière

La France s'est engagée dans une trajectoire visant à réduire fortement l'artificialisation des sols. L'objectif de «zéro artificialisation nette» traduit une évolution profonde des politiques d'aménagement.

Dans ce contexte, les grands projets consommateurs d'espace doivent démontrer de manière particulièrement solide :

- leur nécessité
- leur proportionnalité
- l'absence d'alternative moins consommatrice de foncier

→ *Cette démonstration n'est pas suffisamment examinée dans le cas du projet A31 bis Nord.*

7.7 Le coût du projet interroge également les choix de transition

La question climatique ne peut être totalement dissociée de la question financière.

Les ressources publiques et privées mobilisées pour un projet d'infrastructure sont nécessairement limitées. Le coût du seul secteur Nord est désormais estimé à plus d'un milliard d'euros TTC.

À cela s'ajoutent les investissements prévus ou envisagés sur les secteurs Centre et Sud, représentant plusieurs centaines de millions d'euros supplémentaires.

Au total, l'ensemble du programme A31 bis représente un engagement financier considérable pour

le territoire.

Cette situation conduit à s'interroger :

- quelles autres politiques de mobilité pourraient être financées avec des montants comparables ?
- quels investissements dans le ferroviaire ou les transports collectifs pourraient être réalisés ?
- quels bénéfices environnementaux comparés pourraient être obtenus ?

Le coût du projet constitue un enjeu majeur du débat public, surtout quand l'expérience démontre que le coût final dépasse largement les devis de départ.

Le seul secteur nord représente désormais un investissement de 1,078 milliards d'euros TTC auxquels s'ajoutent les acquisitions foncières de 61,1 millions d'euros HT, ainsi que les aménagements prévus sur les secteurs Centre et Sud .

Le coût global du projet dépassera vraisemblablement le 1,5 milliards d'euros.

→ *L'importance des montants engagés conduit à s'interroger sur la pertinence des choix retenus et l'utilisation la plus efficace de ces ressources au regard des objectifs de transition écologique et de mobilité durable poursuivis par les politiques publiques.*

7.8 Conclusion du chapitre

Les enjeux climatiques et fonciers doivent occuper une place centrale dans l'appréciation du projet.

Tout projet d'infrastructure produit des effets positifs et négatifs.

La question fondamentale n'est pas de savoir si le projet présente des avantages, la véritable question est celle de sa cohérence globale.

→ *Au regard des enjeux climatiques, fonciers et financiers, notre association considère que la compatibilité du projet avec les objectifs de transition écologique mérite encore d'être démontrée de manière plus approfondie , d'autant que les choix effectués aujourd'hui produiront leurs effets pendant longtemps.*

IX) CONCLUSION GÉNÉRALE ET DEMANDES DE L'ASSOCIATION

Notre association reconnaît pleinement les difficultés de circulation qui affectent quotidiennement le nord mosellan et les territoires frontaliers. La situation actuelle n'est satisfaisante ni pour les habitants, ni pour les travailleurs frontaliers, ni pour l'économie locale.

Mais reconnaître le problème ne signifie pas accepter n'importe quelle solution.

Après analyse du dossier, de l'avis de l'Autorité environnementale et des réponses apportées par le maître d'ouvrage, nous estimons que le projet A31 bis demeure marqué par une vision des mobilités héritée du passé, fondée principalement sur l'augmentation des capacités routières.

Or les défis auxquels notre territoire est confronté aujourd'hui sont profondément différents de ceux qui prévalaient lors de la conception initiale du projet...il y a une trentaine d'années !

L'urgence climatique, l'effondrement de la biodiversité, la préservation des terres agricoles, la qualité de l'air, la santé publique et l'évolution des pratiques de mobilité imposent une approche nouvelle.

Les moyens financiers considérables mobilisés pour l'A31 bis auraient dû permettre d'engager une véritable transformation du système de transport régional. Nous regrettons que le ferroviaire, les transports collectifs transfrontaliers, le covoiturage, les parkings relais et les autres solutions de report modal ne constituent pas le cœur de la stratégie proposée.

Aucune infrastructure routière ne peut être élargie indéfiniment dans un territoire aussi dense et urbanisé que le nord mosellan. Nous craignons qu'une réponse essentiellement routière ne conduise demain à reproduire les difficultés qu'elle prétend résoudre aujourd'hui.

Notre association défend une vision différente : celle d'un véritable mix de mobilités, capable de répondre durablement aux besoins de déplacement tout en préservant les ressources naturelles, le climat, la biodiversité et la qualité de vie des habitants.

Les choix qui seront faits dans le cadre de ce projet engageront durablement le territoire pour plusieurs décennies. C'est pourquoi nous demandons que les réserves formulées par l'Autorité environnementale, les observations du public et les alternatives au tout-routier soient pleinement prises en considération avant toute décision définitive.

Les générations futures jugeront moins notre capacité à construire de nouvelles infrastructures que notre capacité à préparer des territoires résilients, sobres et compatibles avec les limites écologiques de notre époque.

DEMANDES DE NOTRE ASSOCIATION

- ▶ Une évaluation plus globale du projet A31 bis à l'échelle de l'ensemble des secteurs Nord, Centre et Sud.
- ▶ Une étude approfondie, complémentaire et comparative des alternatives ferroviaires, multimodales et de report modal.
- ▶ **L'engagement d'un programme ambitieux de développement des alternatives ferroviaires** et des transports collectifs transfrontaliers, à la hauteur des investissements envisagés pour l'A31 bis.
- ▶ Une analyse sérieuse des effets du péage sur les comportements de mobilité et sur les reports de circulation.
- ▶ **La préservation prioritaire des espaces agricoles**, naturels et des continuités écologiques, en limitant autant que possible les emprises nouvelles et l'artificialisation des sols.
- ▶ Une vigilance accrue concernant les impacts sur la biodiversité, les continuités écologiques

et les zones humides.

- ▶ Le renforcement des garanties relatives à la qualité de l'air, au bruit et à la santé des populations riveraines.
- ▶ Une démonstration plus robuste de la **compatibilité du projet avec les objectifs climatiques nationaux et européens**.
- ▶ La mise en place d'un **suivi environnemental, sanitaire et socio-économique renforcé**, assorti de mécanismes correctifs en cas d'écart avec les prévisions.
- ▶ Notre association considère que les incertitudes qui subsistent concernant les alternatives ferroviaires, les impacts environnementaux, les effets du péage et la cohérence globale du projet justifient une réévaluation approfondie avant toute décision définitive.

Observation complémentaire suite à la réunion publique du 20 mai 2026 à Thionville

Lors de la réunion publique organisée à Thionville le 20 mai 2026, il a été indiqué que le doublement complet des voies ferroviaires entre Thionville et Bettembourg n'était pas inscrit à court terme dans les programmations connues. Cette information renforce les interrogations exprimées par de nombreux participants quant à la place réellement accordée aux alternatives ferroviaires dans la stratégie globale de mobilité transfrontalière.

Plusieurs participants à la réunion publique ont exprimé leur sentiment que le choix du mode concessif et du futur concessionnaire apparaissait déjà largement orienté. Cette perception alimente un doute sur la capacité de la procédure à examiner l'ensemble des options de manière totalement ouverte.

Notre association rappelle qu'une enquête publique n'a de sens que si les observations du public sont effectivement susceptibles d'influencer la décision finale. Cette exigence est au cœur de la démocratie environnementale.

Notre association considère que les incertitudes qui subsistent concernant les alternatives ferroviaires, les impacts environnementaux, les effets du péage et la cohérence globale du projet justifient une réévaluation approfondie avant toute décision définitive.

Jérémy MATTEUCCI Président

Marie-Pierre COMTE Secrétaire

Contact mail : amisdelaterremoselle@gmail.com