

## L'ouverture de l'enquête publique

Dans un premier temps, je me questionne sur l'application de l'article L.121-12 du code de l'environnement

### Article L121-12

VERSION EN VIGUEUR DEPUIS LE 04 MARS 2018

Modifié par LOI n°2018-148 du 2 mars 2018 - art. 2 (V)

L'ouverture de l'enquête publique prévue à [l'article L. 123-1](#) ou de la participation du public prévue à [l'article L. 123-19](#) relative à un projet, plan ou programme relevant de l'article L. 121-8 ne peut être décidée qu'à compter, soit de la date à partir de laquelle un débat public ou la concertation préalable prévus à l'article L. 121-8 ne peut plus être organisé (e), soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la commission pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de huit ans qui suit ces dates. Au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la participation du public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet, plan ou programme ont subi des modifications substantielles.

Le bilan du débat public a été publié le 13 novembre 2015 (annexe 1 dossier concertation 2028/2019)

## Annexes

ANNEXE N°1 : DÉCISION MINISTÉRIELLE DU  
12 FÉVRIER 2016 RELATIVE AU PROJET A31 BIS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

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

NOR : DEV11604112S

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

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

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

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

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

Considérant :

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

L'ouverture de l'enquête publique devait se faire au plus tard le 12 novembre 2023.

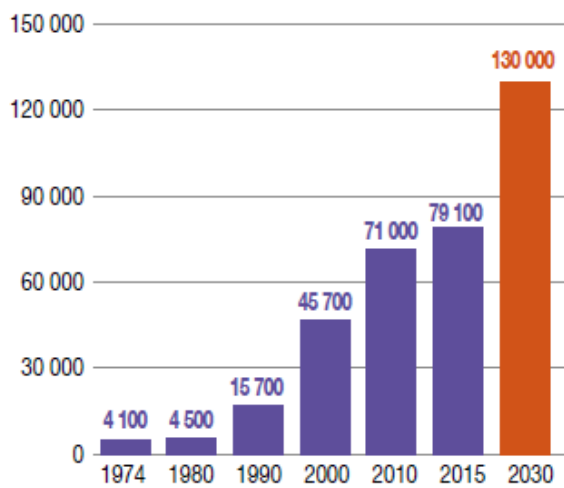
La commission du débat public a-t-elle vérifié ce délai et s'est-elle posé les bonnes questions concernant d'éventuelles circonstances de fait ou de droit ?

La période de covid ainsi que les crises économiques actuelles ont substantiellement changé la donne en matière de prévision concernant les mobilités. Pourtant dans les dossiers de 2023 on reste sur les mêmes prévisions que dans les dossiers de 2019. Le

télétravail, le covoiturage et les transports en communs pourraient être la norme si on développe et qu'on donne les moyens de changer son mode de transport.

Dossier 2018/2019 page 27

#### Évolution du nombre de frontaliers français au Luxembourg



Source : Statec

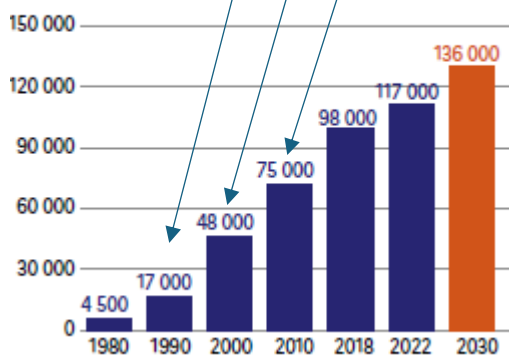
#### Une offre ferroviaire dense et en développement.

Avec la mise en place du cadencement en 2016 l'offre TER sur le sillon lorrain a augmenté sensiblement, notamment aux heures de pointe. Les usagers du TER bénéficient ainsi d'une offre plus efficace et lisible : la fréquence moyenne quotidienne est passée, sur le sillon lorrain, de 93 TER en 2013 à 120 TER en 2016.

Aujourd'hui, sur la section nord la plus chargée, 4 à 6 TER par heure circulent de 6h à 9h et 9 000 places assises TER sont ainsi disponibles aux heures de pointe pour chaque sens. 10 000 usagers frontaliers se rendant quotidiennement sur les lieux d'emplois luxembourgeois sont dénombrés sur le TER dont 9 000 transitent par une gare du sillon lorrain

Dossier concertation 2022/2023 page 20

Figure 8. Évolution du nombre de travailleurs transfrontaliers (source : STAYEC)



Les données ne prennent pas en compte ces nouveaux éléments et même (SURPRENANT) ont été aggravées dans le dossier 2022/2023...

De plus lors du débat public, il n'existait pas les lotissements des ACACIAS de TERVILLE ainsi que le lotissement les NOUVELLES RESIDENCES D'EBANGE de FLORANGE, changement de fait de l'environnement impacté. Les élus en faveur du projet ont quand même accordés des autorisations pour la construction des lotissements en bord du projet. Aucune mention n'était indiquée sur le cadastre ni sur les actes d'acquisitions de actuels propriétaires.

## Comment apprécier l'utilité publique du projet du contournement ?

- ✓ **Appréciation de l'utilité publique du projet.** Une opération ne peut légalement 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 par rapport à l'intérêt qu'elle présente<sup>16</sup>.

**Analyse des avantages et des inconvénients de l'opération** (atteinte à la propriété privée, coût financier, inconvénients sociaux, protection de l'environnement, autres intérêts publics)<sup>17</sup>

### 1) L'intérêt du contournement ???

Dossier présenté à FAMECK en 2022/2023

On nous présente un temps rallongé à prévision 2030

## Un temps de parcours encore allongé

**A31Bis**  
Au cœur du village terrain

Temps de parcours moyen sur **la période de pointe du matin (minutes)**

	2018	Référence 2030
Richemont-Elange	9,8	13,5
Elange-frontière	16,0	22,5
TOTAL	25,8	36

Temps de parcours moyen sur **la période de pointe du soir (minutes)**

	2018	Référence 2030
Elange-Richemont	11,6	14,4
Frontière-Elange	10,1	15,3
TOTAL	21,7	29,7

28

Pour ensuite présenter le CONTOURNEMENT F4 comme gagnant 2.4 minutes/ à 2018 et 6.1 minutes par rapport à prévision 2030.

## Comparaison des variantes

**A31Bis**  
Au cœur du village terrain

	2018	Référence 2030	F4	F5 - TP	F5 - TS	F10
Richemont-Elange	9,8	13,5	7,4	6,9	7,1	10,8
Elange-frontière	16,0	22,5	12,8	13,1	13,7	12,8
TOTAL	25,8	36	20,2	20	20,8	23,6

Temps de parcours moyen lors de **la période de pointe du matin**



47

Le CONTOURNEMENT F4 fait d'après le dossier de concertation 12.39 km

	Variante F4-Tunnel profond	Variante F5-Tunnel de surface	Variante F5-Tunnel profond	Variante F10-Viaduc
<b>DONNÉES DE CONCEPTION TECHNIQUE</b>				
Longueur totale variante	12,39 km	12,47 km	14,44 km	

La distance actuelle RICHEMONT ELANGE sur A31 actuelle est de 18.3 km

Le matin, il n'y a pas de bouchon dans le sens aller à hauteur de THIONVILLE donc sur l'axe RICHEMONT ELANGE (j'y passe à contresens tous les matins, je le vois), c'est à partir d'Elange que cela bloque.

Ainsi, c'est sans surprise que une route de 12 km sera plus rapide que celle de 18 km, notamment car ce sens est fluide le matin.

**Il est dotant plus surprenant que il n'a pas été présenté de gain sur la pointe du soir.** Il n'y a donc aucune comparaison sur le retour.

**L'intérêt réel est donc nul** sur le contournement, surtout qu'il ne se fera que sur une 2X2 voies en tunnel (pas de possibilité de voie dédiée au transport en commun, qui aurait un intérêt à réduire le nombre de véhicules).

## 2) L'intérêt de la 3<sup>ème</sup> voie

L'AGAPE LORRAINE NORD dans son exploratoire de janvier 2020 sur la mobilité transfrontalière, tranche sans appel sur l'inutilité du projet avant sa construction.



### 2.2.1.2 Les élargissements de l'A3 (Lux) et l'A31-Bis (Fr)

Deux projets d'élargissements autoroutiers sont prévus de part et d'autre de la frontière :

- **le projet d'A31-bis en France**, envisagé depuis les années 90 et après de multiples changements de forme, consiste en un élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A31 actuelle jusqu'à la frontière franco-luxembourgeoise. La réalisation de deux contournements, à l'ouest de Thionville et à l'ouest de Nancy suscite de fortes oppositions (traversée de Florange, barreau Toul-Dieulouard). De plus, la question du financement reste posée. Alors que le Luxembourg a confirmé qu'il ne participerait pas, l'option d'un péage a été retenue. Selon les estimations actuelles, la réalisation concrète de ce projet **pourrait n'intervenir qu'en 2040**.
- **l'élargissement de l'A3 à 2x3 voies** depuis la frontière française jusqu'à la « Croix de Gasperich » (entrée de Luxembourg-ville) est prévu pour une **mise en service complète en 2023** (stratégie MoDu). Les débats actuels portent sur le fait de **réserver cette 3<sup>ème</sup> voie pour du covoiturage et des transports en commun**.

**Ici encore, le manque de concertation et de co-construction des projets entre les autorités luxembourgeoises et françaises est flagrant et pénalise lourdement la réalisation des projets :**

- **les deux projets d'élargissement pourraient être réalisés à près de 20 ans d'intervalle ;**
- **l'utilisation de la troisième voie pourrait être différente en France et au Luxembourg, générant un goulot d'étranglement à la frontière ;**
- **le financement n'est pas mutualisé, retardant encore le projet français.**

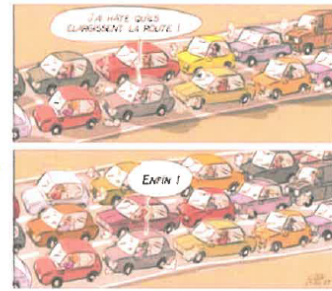
Au-delà de ce constat, on peut donc légitimement s'interroger sur l'efficacité de ces élargissements et s'ils permettront réellement de fluidifier le trafic. En effet, en 2015, l'A3 supporte une charge de trafic journalière moyenne de 69 000 véhicules entre les Croix de Gasperich et Bettembourg<sup>3</sup>. Avec un seuil de

<sup>3</sup> Source : Ministère du Développement Durable et des Infrastructures (MDDI)

saturation d'une 2x3 voies de 65 000 véhicules/jour, **le bilan est sans appel : sans report modal, l'élargissement de l'A3 restera sans effet, la troisième voie étant numériquement déjà saturée.**

Côté français, le tronçon à élargir de l'A31 Richefont-Zouffgen affiche une charge journalière de trafic équivalente (70 000 véhicules/jour). **Même constat, même bilan : l'élargissement à 3 voies de l'A31 sera également sans effet, la 3<sup>ème</sup> voie étant déjà occupée par le trafic actuel.**

**Les projets d'élargissement des autoroutes arrivent donc trop tard par rapport à l'évolution du trafic, les voies supplémentaires sont déjà saturées avant même le début de leur construction.**



Source : André-Philippe CÔTÉ

### 2.2.1.3 Péage sur l'A31bis : des effets contre-productifs

Lors de son déplacement à Metz le 19 octobre 2018, Elisabeth Borne, ministre française des transports a confirmé la piste d'un péage sur l'autoroute A31 pour financer son élargissement.

Alors que l'efficacité d'un élargissement au vu du trafic actuel est clairement posée (cf. partie précédente), **la mise en place d'un péage sur l'A31bis risque de générer des effets négatifs, voire d'aggraver la situation :**

- **la mise en place d'un péage sur une autoroute fréquentée quotidiennement par 70 000 véhicules risque d'aggraver la congestion**, qui aura aussi **des impacts au Grand-Duché** : le péage portant sur les 2 sens de circulation, les files du péage risquent de remonter jusqu'au Grand-Duché aux heures de pointe. Cette situation est déjà observée lorsque le moindre incident survient aux heures de pointe ;
- **les navetteurs frontaliers pourraient se rabattre sur le réseau secondaire et l'A30** vers Esch-Belval pour éviter le péage ;

- **mais surtout, une partie du trafic poids-lourd risque de se reporter sur l'A30 et la RN52, pour rejoindre l'E411 à hauteur d'Arlon.** Ce report de trafic risque d'aggraver une situation déjà saturée au niveau du tunnel du Bois des Chênes et du contournement de Longwy. Et ce d'autant plus que les projets qui permettraient d'absorber la hausse du trafic (mise au gabarit autoroutier de la RN52, doublement des viaducs, liaison A28-Sélange) sont à l'heure actuelle abandonnés.

### 2.2.2 Des freins qui limitent le report modal

Entre 2005 et 2017, **le trafic sur le réseau ferroviaire luxembourgeois a connu une hausse brutale**, passant de 14 à 23 millions de passagers annuels (+70%), entraînant une **saturation du réseau et de nombreux retards**, malgré un investissement de 2,2 Mds€ sur la période 2008-2017 pour moderniser le réseau.

Pour accompagner l'augmentation de la fréquentation du réseau ferroviaire, le Luxembourg prévoit d'augmenter ses investissements sur la période 2017-2027 : en 10 ans, ce sont près de 4 Mds€ qui devraient être investis sur le réseau ferroviaire, notamment pour favoriser un report modal sur le train.

Mais ces investissements ne résolvent pas tous les problèmes. Malgré un investissement sans précédent attendu sur les 10 prochaines années, il demeure **un certain nombre de freins susceptibles de limiter le report modal : la politique tarifaire, la capacité et la régularité des trains, les déséquilibres dans les dessertes transfrontalières en transport en commun (train et bus).**

#### 2.2.2.1 Un déséquilibre tarifaire des lignes transfrontalières

Sur le réseau ferroviaire transfrontalier, il existe un double déséquilibre, au niveau de la fréquence de desserte et des tarifs. A titre d'exemple, si on compare les itinéraires Longwy/Luxembourg et Rodange/Luxembourg, le billet de train à destination de Rodange (4€, illimité pendant 24h sur le réseau luxembourgeois) est trois fois moins cher qu'en direction de

Longwy (12,60€), alors que la différence est seulement de 9km entre Rodange et Longwy.

En considérant le trajet retour, **un frontalier paiera 6 fois moins en partant de Rodange (4€) que de Longwy (25,20€), tout en bénéficiant d'une desserte 3,5 fois plus importante** (53 dessertes vers Rodange pour 15 dessertes vers Longwy). Par conséquent, beaucoup de frontaliers font le choix de prendre le train à Rodange plutôt qu'à Longwy. Ce déséquilibre dans les tarifs et le niveau de desserte génère une saturation des gares et de leurs abords. En l'absence d'une harmonisation tarifaire sur l'ensemble des gares des lignes transfrontalières, d'autres gares sont confrontées aux mêmes problèmes : les gares de Pétange, Lamadelaine, Bascharage connaissent des problèmes similaires, les parkings des gares n'étant pas dimensionnés pour accueillir de tels flux (cf. articles de l'Essentiel des 24 mai 2016 et 2 février 2017).

A ce titre, la décision du Grand-Duché de mettre en place la gratuité des transports publics en 2020 risque d'accroître encore la saturation aux abords des gares concernées, y compris celles d'Athus, Audun-le-Tiche et Volmerange-les-Mines, exploitées par les CFL et donc concernées par la mesure.

9 millions de passagers annuels supplémentaires en 12 ans

## 3) Coût financier

### Dossier concertation 2022/2023



FAISABILITÉ TECHNIQUE ET FINANCIÈRE				
Coût total de la section entre Richemont et le nœud nord	510 à 630 M€	290 à 360 M€	530 à 640 M€	380 à 460 M€
Coût de la section en aménagement sur place « nord »	165 à 220 M€			
Coût total A31 Bis secteur nord	675 à 790 M€	455 à 580 M€	695 à 860 M€	545 à 680 M€
Estimation péage (véhicules légers)		2,80 €	4,40 €	3,10 €
Complexité technique (liée aux ouvrages d'art notamment)				
Délai de réalisation	> 2030	> 2035	> 2035	2030

Coût total des dépenses pour le projet nord (tiré du dossier de l'enquête publique)

## 1. Estimation sommaire des dépenses

Le tableau suivant présente une estimation sommaire des dépenses à réaliser pour la mise en œuvre du projet. Cette estimation a été réalisée dans le cadre de l'étude préalable menée par l'équipe de maîtrise d'œuvre sur le projet A31bis pour le secteur Nord. L'estimation correspond au projet décrit dans les autres pièces du dossier DUP. Elle est basée sur les conditions économiques de septembre 2023.

On distingue :

- Les études : 43 200 000 €HT
- Les travaux : 625 988 450 €HT
- Les acquisitions foncières : 61 135 090 €HT
- Les frais liés à l'exploitation sous chantier : 4 760 000 €HT

**Pour un coût total d'opération de :**

**735 083 540 €HT**

hors somme à valoir [SAV], Provision pour risques techniques identifiés [PRI] et risques de dérive

**898 000 000 €HT**

(avec SAV, PRI et risques de dérive)

**1 077 600 000 €TTC**

Coût qui va encore augmenter...

- 4) **Les atteintes** environnementales, de la propriété privée, de la santé publique ont été démontrées et ont fait l'objet de nombreuses contributions.
- 5) **Le financement** par voie de péage par les usagers de l'autoroute alors que celle-ci a déjà été payée par les impôts de ceux-ci, et pour un service promis qu'ils n'auront pas est tout simplement un scandale !!!!