

OBSERVATIONS DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET « A31 BIS - SECTEUR NORD »

Au nom de l'association ADILEE, je demande à la commission d'enquête d'émettre un AVIS DÉFAVORABLE à la DUP, à la mise en compatibilité des PLU et au classement autoroutier.

Le projet répond à un problème réel - congestion de l'A31, ralentissements importants aux heures de pointe, nombre très important de travailleurs frontaliers concernés par les déplacements quotidiens vers le Luxembourg, gains de sécurité annoncés. Mais, en l'état, son utilité publique n'est pas démontrée et le dossier est trop incomplet pour fonder une DUP, comme le confirme l'avis délibéré de l'Autorité environnementale n° 2025-135 du 15 janvier 2026. Sept constats suffisent à le montrer :

1. **Coût hors de proportion avec le bénéfice.** 1 077 M€ TTC (valeur 2023) pour le seul secteur nord, financé par péage, alors même que les secteurs centre et sud du projet d'ensemble ne sont pas encore totalement définis ni décidés, pour un gain de temps de seulement **8 à 9 minutes le matin et 7 minutes le soir en 2030** entre Richemont et la frontière.
2. **Un bilan socio-économique qui s'effondre selon les valeurs de référence.** La valeur actuelle nette socio-économique passe de **+601 M€ à -58 M€** lorsqu'on applique la valeur du temps usuelle des fiches-outils. Le bilan est de **-166 M€ pour les poids lourds** et vraisemblablement très négatif pour les véhicules légers. Le projet n'est nettement positif que pour le concessionnaire (208 M€) et la puissance publique (512 M€).
3. **Un péage payant sur une route aujourd'hui gratuite.** Environ **deux tiers des recettes de péage** proviennent de la section de l'A31 actuellement gratuite, alors que les deux tiers des coûts portent sur la section neuve : une charge nouvelle et durable pour des usagers souvent captifs, et un risque de report vers les routes gratuites.
4. **Une incompatibilité climatique reconnue.** 627 300 tCO₂e émises (2027-2070) ; l'Ae juge que le projet « n'est en l'état pas compatible avec les engagements climatiques de la France » (SNBC), aucune mesure de réduction n'étant prévue en phase d'exploitation.
5. **Une étude d'impact incomplète, jugée non conforme.** Périmètre réduit au seul secteur nord ; consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et imperméabilisation non correctement mesurées ; **environ 50 ha de zones humides affectés, dont 38 ha détruits** ; aucune évaluation quantitative des risques sanitaires ; protections acoustiques dont la suffisance n'est pas démontrée. Sur l'urbanisation induite, l'Ae constate que l'étude d'impact « n'est pas conforme à l'article R. 122-5 du code de l'environnement ».

6. **Des alternatives sérieuses écartées sans analyse suffisante.** L'Ae juge insuffisante l'analyse des solutions de substitution, faute d'étudier l'optimisation de l'A31 existante au droit de Thionville et le report modal (ferroviaire, SERM Lorraine-Luxembourg, covoiturage, voie réservée).
7. **Des prévisions de trafic insuffisamment robustes à horizon 2070.** Le dossier ne démontre pas que les hypothèses de trafic demeurent valables face aux évolutions possibles de l'emploi frontalier, du télétravail, du SERM Lorraine-Luxembourg, de l'intelligence artificielle et des nouveaux services de mobilité partagée.

La mise en balance de ces avantages incertains et de ces inconvénients lourds aboutit à un **bilan défavorable**, au sens de la jurisprudence sur la déclaration d'utilité publique (CE, Ass., 28 mai 1971, *Ville Nouvelle Est* ; CE, Ass., 28 mars 1997, *autoroute transchablaisienne* ; CE, 28 juin 2021, n° 434150).

I. L'UTILITÉ PUBLIQUE N'EST PAS DÉMONTRÉE : UN BILAN COÛTS / AVANTAGES DÉFAVORABLE

Une opération ne peut être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété, le coût financier et les inconvénients sociaux, sanitaires, environnementaux et patrimoniaux ne sont pas excessifs au regard de son intérêt. Ce contrôle du bilan est ici déterminant.

1. Un coût très élevé pour un gain de temps limité

Le secteur nord est estimé à 1 077 M€ TTC (valeur 2023), pour environ 7 km de voie nouvelle (contournement de Thionville), un tunnel de 2,4 km sous Florange et l'élargissement de sections existantes. L'avantage attendu est modeste : selon l'Ae, le projet permet en 2030 une réduction du temps de parcours de **8 à 9 minutes le matin et 7 minutes le soir** entre Richemont et la frontière (11 et 9 minutes en 2050). Un gain de quelques minutes, fût-il réel, ne suffit pas à caractériser une utilité publique lorsque le coût et les atteintes au territoire sont aussi importants.

2. Un bilan socio-économique qui devient négatif aux valeurs de référence

L'évaluation socio-économique constitue le coeur de l'appréciation de l'utilité publique. Or, selon les chiffres mêmes de l'avis (§ 2.5.2) :

- la valeur actuelle nette socio-économique, présentée à **+601 M€, devient négative (-58 M€)** dès lors qu'on retient la valeur du temps usuelle des fiches-outils (9,4 €/h) ;
- le bilan est de **-166 M€ pour les usagers poids lourds** et vraisemblablement très négatif pour les véhicules légers ;
- le projet n'est significativement positif que pour le concessionnaire (208 M€) et la puissance publique (512 M€).

À cela s'ajoute une singularité : environ **deux tiers des recettes de péage proviennent de la section de l'A31 aujourd'hui gratuite**, tandis que les deux tiers des coûts de

construction portent sur la section neuve. Faire payer l'accès à une voie actuellement libre, à des usagers pendulaires souvent sans alternative, fragilise tant l'acceptabilité que le bilan. L'Ae rappelle d'ailleurs que le seul précédent de mise à péage d'une voie de déplacements quotidiens - le périphérique nord de Lyon - s'est soldé très rapidement par la suppression du péage, et recommande d'intégrer pleinement cette hypothèse à l'étude d'impact et au bilan.

3. Le juge administratif contrôle réellement ce bilan

Ce contrôle n'est pas théorique. Dans l'affaire de l'autoroute A400 Annemasse-Thonon, le Conseil d'État a **annulé la DUP** au motif que le coût financier, au regard du trafic attendu et de l'existence d'itinéraires de substitution, excédait l'intérêt limité de l'opération (CE, Ass., 28 mars 1997, n° 170856 et 170857). Il a confirmé cette exigence pour un projet routier dont le coût et les atteintes au paysage étaient excessifs (CE, 28 juin 2021, n° 434150, Grasse). La situation de l'A31 bis présente les mêmes traits : coût très élevé, bénéfice usagers faible voire négatif, alternatives non sérieusement comparées.

4. Des alternatives crédibles insuffisamment étudiées

L'Ae considère que l'analyse des solutions de substitution est insuffisante, faute d'étudier de manière pertinente l'**optimisation de l'A31 existante** au droit de Thionville (où quatre échangeurs sur moins de quatre kilomètres réduisent fortement la capacité) et les **possibilités de report modal**. Elle relève aussi que des variantes de phasage et de profil en travers (par exemple une voie réservée aux transports en commun sur la plateforme existante, sans troisième voie générale) n'ont pas été analysées. Plusieurs alternatives auraient dû faire l'objet d'une comparaison complète et chiffrée : optimisation et gestion dynamique de l'A31, voie réservée covoiturage / transports collectifs, parkings-relais, renforcement ferroviaire, SERM Lorraine-Luxembourg, coordination avec le Luxembourg, mesures de régulation de la demande aux heures de pointe. En l'état, le dossier ne démontre pas que le contournement payant serait la solution la moins dommageable et la plus proportionnée.

5. Des prévisions de trafic à l'horizon 2070 insuffisamment robustes au regard de l'évolution de l'emploi frontalier et des modes de travail

L'utilité du projet repose sur des projections de trafic à très long terme (jusqu'en 2070) qui supposent la poursuite d'une croissance soutenue des déplacements pendulaires vers le Luxembourg. Cette croissance dépend elle-même d'hypothèses très fortes d'augmentation de l'emploi et de la population luxembourgeois : le dossier retient, selon l'avis de l'Autorité environnementale, de l'ordre de +111 700 emplois d'ici 2030 et +177 000 d'ici 2050, et une population en hausse de 30 % d'ici 2030 et de 80 % d'ici 2050. La robustesse de ces hypothèses est déterminante pour le bilan : une infrastructure lourde, payante et irréversible, conçue pour plusieurs décennies, ne peut être déclarée d'utilité publique sur la base d'un scénario tendanciel unique qui présuppose la poursuite inchangée des flux actuels.

Or ces hypothèses sont aujourd'hui en tension avec l'évolution récente du marché du travail luxembourgeois. Le taux de chômage y a atteint 6,3 % à la fin du premier trimestre 2026,

traduisant un marché du travail sous tension ; le nombre de demandeurs d'emploi non-résidents inscrits a fortement augmenté (de l'ordre de +25 % sur un an), dans un contexte de restructurations dans certains grands employeurs. Sans prétendre que l'emploi frontalier déclinerait mécaniquement, ces signaux montrent que la demande sur laquelle repose le projet est plus incertaine que ne le suppose le dossier.

Le télétravail et les formes hybrides de travail, désormais structurels et encadrés par des accords fiscaux franco-luxembourgeois, affectent par ailleurs durablement les déplacements domicile-travail, et tout particulièrement les flux d'heure de pointe que le projet vise à fluidifier.

L'évaluation environnementale ne lève pas cette incertitude. L'Autorité environnementale relève en effet que les modèles de trafic n'intègrent pas l'induction de trafic liée à la population et à l'emploi, et que le dossier n'établit pas la cohérence du projet avec le futur Service express régional métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg, alors que celui-ci constitue une alternative modale structurante explicitement identifiée pour le corridor Lorraine-Luxembourg.

D'autres facteurs ajoutent une incertitude supplémentaire, dans les deux sens, et renforcent le besoin d'une analyse robuste plutôt que d'un scénario unique : l'évolution des métiers avec l'intelligence artificielle, le STATEC estimant que plus de 90 % des travailleurs au Luxembourg pourraient voir leurs activités évoluer avec l'IA, majoritairement sous forme d'assistance aux tâches, tandis qu'environ 14 % des emplois seraient potentiellement automatisables, avec des effets variables selon les métiers, les secteurs et l'origine des travailleurs, ainsi que l'essor de nouveaux services de mobilité partagée.

En conséquence, avant de déclarer d'utilité publique une infrastructure de cette ampleur engageant le territoire jusqu'en 2070, il appartient au maître d'ouvrage de démontrer, par une analyse de sensibilité sérieuse, que les hypothèses de trafic demeurent robustes face à plusieurs trajectoires plausibles de l'emploi frontalier, du télétravail et du report modal. En l'état, le dossier ne le fait pas.

6. Des atteintes à la propriété et au tissu économique sous-évaluées

Le projet couvre environ 350 hectares et emporte des atteintes foncières importantes. Or le dossier ne quantifie pas correctement la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ni les surfaces imperméabilisées, ce que relève expressément l'Autorité environnementale.

Le projet implique également le **déplacement d'une part importante de la zone d'activité de Sainte-Agathe** (Florange/Fameck), dont l'Ae relève que les modalités de restructuration ne sont pas décrites. Ces atteintes, et les relocalisations qu'elles impliquent, avec leur propre artificialisation, doivent être intégrées au bilan ; le dossier ne le permet pas.

II. L'ÉTUDE D'IMPACT EST INSUFFISANTE

L'insuffisance de l'évaluation environnementale vicia la procédure lorsqu'elle nuit à l'information du public ou peut influencer sur la décision. L'Ae relève ici plusieurs lacunes substantielles.

Périmètre trop restreint. L'évaluation se réduit pour l'essentiel au secteur nord, alors que les effets dépendant du trafic (bruit, air, gaz à effet de serre) doivent être appréciés à l'échelle de l'A31 bis dans son ensemble ; le devenir de l'A31 existante, exclu du périmètre, n'est pas justifié.

Consommation d'espaces et imperméabilisation non quantifiées. Le dossier ne donne ni la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, ni les surfaces imperméabilisées (renvoyées à une étude ultérieure non réalisée, sur la base d'une première estimation de 226 ha de surfaces modifiées). L'Ae demande que la compensation de l'imperméabilisation soit précisée selon les taux applicables, notamment 150 % en milieu urbain et 100 % en milieu rural, avec justification des surfaces concernées.

Urbanisation induite : non-conformité constatée. Faute d'analyse des conséquences du projet sur les dynamiques urbaines, l'Ae conclut que l'étude d'impact « n'est pas conforme à l'article R. 122-5 du code de l'environnement ». Ce constat de non-conformité, émanant d'une autorité de l'État, ne saurait être tenu pour une simple recommandation de forme.

Bruit. Le bruit est qualifié d'incidence majeure pour les riverains. L'Ae juge que la suffisance des protections n'est pas démontrée, en particulier à la tête nord du tunnel (avenue Marcel Paul à Terville, immeubles en élévation non modélisés ou insuffisamment protégés) ; elle relève que les protections à la source devraient être privilégiées sur l'isolation de façade, et que le bruit sur les voiries adjacentes et sur l'A31 dans la traversée de Thionville n'est pas étudié.

Air et santé. Les indices d'exposition se dégradent localement (NO₂, particules), notamment aux abords du tunnel ; pourtant **aucune évaluation quantitative des risques sanitaires n'a été réalisée**, alors que la santé fait explicitement partie de l'étude d'impact. L'Ae demande de combler cette lacune et d'examiner la tête sud du tunnel, proche de quartiers d'habitation.

Gaz à effet de serre. Les émissions atteignent 627 300 tCO₂e (2027-2070), principalement construction et trafic ; aucune mesure de réduction n'est prévue en phase d'exploitation. L'Ae conclut que le projet « n'est en l'état pas compatible avec les engagements climatiques de la France » (SNBC, stratégie de développement des mobilités propres) et demande des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation.

III. BIODIVERSITÉ, ZONES HUMIDES ET ESPÈCES PROTÉGÉES

Le secteur nord présente des enjeux écologiques forts (boisements et corridors, cortège d'oiseaux nicheurs protégés, dix-neuf espèces de chauves-souris toutes protégées dont neuf

à enjeu fort, amphibiens dont le Sonneur à ventre jaune, Cuivré des marais, Chat forestier...).

Zones humides. Environ **50 ha seront affectés par les travaux et 38 ha définitivement détruits** sur la partie nord. Le Sdage Rhin-Meuse recommande une compensation surfacique d'au moins 200 % ; or **l'étude de fonctionnalité des zones humides est seulement « à venir »**, si bien que ni les fonctionnalités perdues ni l'équivalence des compensations ne peuvent être appréciées à ce stade.

Séquence éviter-réduire-compenser non aboutie. L'Ae relève qu'au moins une espèce protégée de l'état initial (Sonneur à ventre jaune) n'apparaît pas dans l'analyse des incidences, que les incidences sur les zones patrimoniales et protégées ne sont pas évaluées, et que **les besoins de compensation ne sont pas estimés** - de sorte qu'il est impossible de vérifier que les quelque 200 ha de sites de compensation préfigurés suffiront.

Dérogation « espèces protégées » : un signal d'alerte pour le bilan d'utilité publique. Le maître d'ouvrage devra, avant l'autorisation environnementale, déterminer la nécessité d'une dérogation au titre des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement. Une telle dérogation suppose l'absence de solution alternative satisfaisante, une raison impérative d'intérêt public majeur et le maintien des espèces dans un état de conservation favorable. Compte tenu du bénéfice limité du projet et des alternatives non étudiées, ces conditions ne sauraient être présumées.

Le contentieux de l'A69 illustre la sensibilité de ce point : le tribunal administratif de Toulouse avait annulé l'autorisation environnementale faute de raison impérative d'intérêt public majeur (27 février 2025), avant que la cour administrative d'appel ne l'admette (30 décembre 2025), cette affaire ayant fait l'objet d'un pourvoi en cassation devant le Conseil d'État. Même si la dérogation espèces protégées sera instruite ultérieurement, ces incertitudes doivent d'ores et déjà être intégrées au bilan d'utilité publique, dès lors que la DUP arrête les choix structurants du projet, le tracé, les emprises et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

IV. LE DOMAINE DE BÉTANGE : UN ENJEU PATRIMONIAL ET PAYSAGER MAJEUR

Le domaine de Bétange (parc de 65 ha et double alignement de Marronniers d'Inde d'environ 150 ans sur 650 m), **inscrit à l'inventaire complémentaire des monuments historiques** (arrêté du 29 juin 1993), est le seul monument historique touché par le projet ; l'Ae en fait un « fort enjeu patrimonial et paysager ». La tête nord du tunnel et la section neuve, très visibles depuis le domaine et proches des habitations de Terville, appellent une analyse renforcée. Des éléments versés au débat par les associations soulignent en outre la valeur écologique du site (avifaune et chiroptères). Le projet ne peut se limiter à annoncer des aménagements paysagers : il doit démontrer l'évitement ou la réduction effective des atteintes, ce qu'il ne fait pas à ce stade.

V. LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLU NE PEUT ÊTRE VALIDÉE EN L'ÉTAT

La mise en compatibilité des sept PLU n'est pas une formalité. L'Ae relève que le dossier se limite aux modifications strictement nécessaires, **sans analyser leurs effets sur l'équilibre des documents** (projets d'aménagement et de développement durables), alors que ces incidences seront importantes notamment à Florange et Fameck. La commission ne peut émettre un avis favorable sur ce volet sans exiger cette analyse.

VI. PRINCIPE DE PRÉCAUTION ET SANTÉ DES RIVERAINS

Le respect du principe de précaution fait l'objet d'un contrôle autonome de la légalité de la DUP (CE, Ass., 12 avril 2013, *Stop THT*, n° 342409 e.a.). Les incertitudes relevées par l'Ae - efficacité non démontrée des protections acoustiques, absence d'évaluation des risques sanitaires, effets de la tête sud du tunnel à proximité de quartiers d'habitation et d'immeubles en élévation insuffisamment pris en compte, reports de trafic liés au péage - portent sur des éléments essentiels et exposent des populations riveraines. Ces analyses ne peuvent être renvoyées à des procédures ultérieures, car la DUP arrête déjà les choix structurants (principe, tracé, emprises, mise en compatibilité des PLU, classement, concession) et crée un effet d'irréversibilité.

DEMANDE FORMELLE

À titre principal, je demande à la commission d'enquête d'émettre un **AVIS DÉFAVORABLE** : (1) à la déclaration d'utilité publique du projet A31 bis - secteur nord ; (2) à la mise en compatibilité des PLU concernés ; (3) au classement autoroutier de la section « contournement ouest de Thionville ».

À titre subsidiaire, si la commission n'écartait pas un avis favorable, je demande qu'il soit assorti de **réserves expresses, substantielles et préalables**, exigeant au minimum :

1. la reprise de l'étude d'impact à l'échelle de l'A31 bis et l'intégration du devenir de l'A31 existante ;
2. une analyse complète, chiffrée et comparée des solutions de substitution (optimisation de l'A31, report modal, ferroviaire, SERM, covoiturage, parkings-relais, voie réservée) ;
3. l'actualisation du bilan socio-économique aux valeurs du temps usuelles, intégrant le péage et les reports de trafic ;
4. une évaluation quantitative des risques sanitaires et de nouvelles études bruit et air intégrant les têtes de tunnel et les reports de trafic ;
5. la quantification de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et des surfaces imperméabilisées, avec compensation selon les taux applicables, notamment 150 % en milieu urbain et 100 % en milieu rural, et justification précise des surfaces concernées ;

6. l'étude fonctionnelle des zones humides avant et après projet, et la démonstration de la suffisance, de la disponibilité et de l'équivalence fonctionnelle des compensations ;
7. le rapprochement complet des espèces de l'état initial et des incidences, et la démonstration de l'absence de solution alternative satisfaisante avant toute dérogation « espèces protégées » ;
8. une évaluation des émissions de gaz à effet de serre compatible avec la SNBC, assortie de mesures en phase d'exploitation ;
9. une étude renforcée du domaine de Bétange ;
10. l'analyse des effets de la mise en compatibilité des PLU au-delà des stricts ajustements, notamment à Florange et Fameck ;
11. une analyse de sensibilité des prévisions de trafic à long terme, intégrant plusieurs trajectoires d'emploi frontalier, le développement du télétravail, le report modal (notamment vers le SERM Lorraine-Luxembourg) et l'induction de trafic, afin de démontrer la robustesse de l'utilité du projet en dehors du seul scénario central.

En conséquence, je demande à l'autorité compétente de **ne pas prononcer la déclaration d'utilité publique en l'état** et de réorienter les financements vers des solutions de mobilité moins coûteuses, moins artificialisantes et plus cohérentes avec les besoins quotidiens des habitants, des travailleurs frontaliers et des territoires.

M. ROSER Nicolas
Président de l'Association ADILEE
RA TI Thionville Volume 55 Folio 140