

A31bis secteur Nord

Enquête publique préalable à la DUP du 11/05 au 27/06/2026

RESUME EXECUTIF

A31bis est un projet décisif pour la Lorraine et pour les échanges avec le Luxembourg.

Aujourd'hui, l'axe A31 est saturé. Jusqu'à 100 000 véhicules y circulent chaque jour, dans un contexte de forte hausse des déplacements frontaliers. Cette situation pénalise les habitants, les salariés, les entreprises et les services du territoire. Le projet A31bis apporte une réponse concrète, rapide et structurante. Il ne s'agit pas seulement de construire une route supplémentaire. Il s'agit de réorganiser les mobilités, de sécuriser les trajets, de réduire les blocages quotidiens et de soutenir durablement l'attractivité économique du territoire.

- **Un besoin urgent.** En vingt ans, le trafic a fortement augmenté et toutes les infrastructures majeures du corridor transfrontalier sont sous tension. Sans action, les congestions, les retards et les nuisances continueront de s'aggraver.
- **Une solution utile et équilibrée.** A31bis s'inscrit dans une stratégie globale avec le train, les bus express, le covoiturage et les parkings-relais. Le projet complète ces solutions, il ne les remplace pas. Il en est le maillon routier indispensable.
- **Des gains concrets pour les usagers.** Les études montrent des trajets plus courts et surtout plus fiables, avec des gains de temps de 20 à 35 % aux heures de pointe selon les itinéraires. Pour des milliers d'usagers, cela signifie moins de temps perdu, moins de stress et une meilleure qualité de vie.
- **Un projet rentable pour la collectivité.** L'évaluation socio-économique conclut à un bénéfice net dans tous les scénarios étudiés. Chaque euro investi génère entre 1,48 € et 2,47 € de bénéfices collectifs, en tenant compte du temps gagné, de la sécurité, de l'impact sur environnement et des effets économiques.
- **Un impact positif sur le territoire.** Le projet réduira une partie du trafic sur les routes secondaires et sur l'autoroute urbaine existante à Thionville. Il améliorera aussi l'accès aux emplois, aux soins, aux services et aux équipements pour l'ensemble du bassin de vie.
- **Un projet conçu avec méthode.** Le tracé retenu est le résultat de dix années d'études et de concertation. Il vise le meilleur équilibre entre efficacité, coût, protection des habitants et préservation de l'environnement.
- **Des garanties environnementales et humaines.** Le projet intègre des protections acoustiques renforcées, des aménagements pour limiter les impacts sur l'eau, la biodiversité et le cadre de vie, ainsi qu'un tunnel profond pour réduire les nuisances sonores autour de Thionville.
- **Un investissement structurant.** A31bis modernise une infrastructure vieillissante, améliore la sécurité et soutient l'économie régionale. Le chantier mobilisera des milliers d'emplois et des savoir-faire techniques de haut niveau, avec des retombées concrètes pour les entreprises locales.

En résumé, A31bis est un projet d'intérêt général. Il répond à une urgence de mobilité, accompagne le développement transfrontalier, améliore le quotidien des habitants et renforce la compétitivité de toute la région. Soutenir ce projet, c'est défendre une infrastructure plus sûre, plus efficace et plus cohérente avec les besoins réels du territoire.

A31bis secteur Nord

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)

Du 11 mai au 27 juin 2026

ARGUMENTAIRE DETAILLE

1. Situation actuelle et réponse proposée

On constate la situation suivante sur A31 :

- sur A31 : +30 % de trafic en 20 ans, jusqu'à 100 000 véhicules/jour impliquant 126 000 frontaliers aujourd'hui, et plus de 135 000 en 2030,
- au-delà de A31, les infrastructures sont toutes saturées avec notamment la voie ferrée transfrontalière Metz-Luxembourg qui, malgré tous les investissements en cours, n'offrira que 22 000 places en 2030 au lieu des 8 000 disponibles en 2025, ou l'A3 au Luxembourg en cours d'élargissement jusqu'à la frontière qui, en 2030, fera apparaître de manière criante le goulet d'étranglement côté français.

Il faut avancer sur tous les fronts en même temps dans un délai réduit : train, parkings-relais, bus express, covoiturage. Cela ne peut se faire qu'à travers une seule et même stratégie multimodale et transfrontalière dont A31bis est le volet routier indispensable pour :

- renforcer la ligne ferroviaire entre Metz, Thionville et Luxembourg,
- développer l'ensemble des transports en commun (bus, covoiturage, parking relais),
- augmenter la capacité des autoroutes qui relient les deux pays.

Cette stratégie vise à terme à :

- sécuriser et moderniser l'infrastructure pour réduire les nuisances aux riverains et fiabiliser les trajets avec des gains de temps concrets pour des dizaines de milliers de Lorrains chaque jour,
- permettre une meilleure desserte des équipements de tout type (santé, culturel, loisirs...),
- pérenniser les échanges frontaliers France-Luxembourg sans affaiblir la compétitivité régionale.

2. La rentabilité socio-économique du projet

L'étude socio-économique démontre la rentabilité du projet quel que soit le scénario retenu y compris baisse du trafic, augmentation du télétravail ou augmentation du coût de l'essence. Le résultat est sans appel avec, pour 1 € investi, un bénéfice pour la collectivité variable de 1,48 € et 2,47 € suivant le scénario.

En effet, le calcul va bien au-delà du seul temps gagné en valorisant également les bénéfices comme la sécurité routière, le bien-être humain, l'impact sur l'environnement (bruit, CO₂, air, faune et flore...), les effets sur l'économie locale, mais aussi les coûts de construction d'entretien ou d'impacts négatifs.

a. Les gains de temps

Entre 20 et 35 % de gains de temps moyens en période de pointe selon les itinéraires. Cela signifie sur la période de pointe du matin (PPM) :

- 30 minutes de gain entre Richemont et la frontière au pire moment vers 7h,
- 10 min de gain en moyenne sur un temps de trajet de 30 min sur la période chargée du matin.

A31 bis, limitée à 110 km/h, permettra des trajets plus fiables et plus courts, en car, en covoiturage et en voiture :

- Thionville -> Luxembourg (Croix de Gasperich) en 25 min le matin,
- Rombas → Luxembourg (Croix de Gasperich) en 32 min le matin.

Au nord de Thionville, en sus de l'élargissement à trois voies, la fiabilité de la durée des trajets sera encore renforcée pour les bus qui pourront rouler aux heures de pointe sur la bande d'arrêt d'urgence adaptée à ce cas d'usage afin d'éviter tout ralentissement et garantir sa ponctualité à toute heure de la journée.

Ces gains ne sont pas temporaires : les études de trafic montrent que l'amélioration sera durable dans le temps. Financièrement, le temps économisé par des milliers d'usagers chaque jour représente une valeur qui dépasse largement le coût de construction et d'entretien du projet.

b. Les projections de trafic routier

Le projet A31bis n'induit pas de trafic supplémentaire par rapport à la situation sans projet.

En revanche, A31bis, rendue plus attractive car plus fiable, permettra :

- une réduction du trafic sur les routes secondaires en aspirant ces trafics, en particulier pendant les heures de pointe, réduisant ainsi les accidents et les congestions sur ces axes,
- une réduction du trafic de l'autoroute urbaine existante A31 traversant Thionville, grâce une interdiction des PL en transit et une réduction de la vitesse, redirigeant ainsi une partie du trafic vers A31bis,
- l'amélioration du maillage et de la liaison vers A4 à travers la RN652 (ex VR52 dont la phase 3 sera alors réalisée),
- l'amélioration des dessertes locales grâce à la reconfiguration des échangeurs (même s'il reste encore des points particuliers à travailler comme la zone Sainte-Agathe).

3. Les caractéristiques du projet

a. Le choix du tracé

Le choix du tracé n'est pas sorti de nulle part : c'est le résultat de 10 ans de débats et concertations publiques, s'appuyant sur de nombreuses études et de dizaines de tracés analysés selon de nombreux critères.

C'est le meilleur équilibre entre efficacité, coût et protection des habitants pour l'intérêt général. C'est le tracé le moins impactant pour l'environnement naturel et humain, qui a fait l'objet d'un consensus politique unanime parmi les élus locaux.

Pour rappel, le tracé soumis à l'enquête publique dans le secteur Nord se décompose comme suit :

- à partir de la frontière luxembourgeoise, dans la continuité des travaux menés sur l'A3 côté Luxembourg, l'A31 sera élargie à 2x3 voies jusqu'au nord de Thionville avec, en plus, l'aménagement de voies pour les transports en commun sur cette section,
- ensuite, une nouvelle section, le contournement ouest de Thionville, sera aménagée à 2x2 voies jusqu'à l'échangeur de Sainte-Agathe sur l'A30 avec un tunnel long de 2,6 km sous Florange,
- enfin, l'autoroute A30 sera élargie à 2x3 voies jusqu'au nœud de Richemont pour augmenter la capacité de manière cohérente.

b. La mise en concession et le péage

Compte tenu de l'urgence de la mise à niveau de A31 et de l'état des finances publiques, c'est le modèle de la concession qui a été retenu par l'État en 2019 pour ce tronçon nord de l'A31bis. Sans le recours à ce mode de contractualisation, ce projet ne verrait pas le jour.

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

Le péage sera instauré pour les différents tronçons parcourus entre l'entrée Sud du tunnel à Florange et la frontière luxembourgeoise. Le tarif public, déterminé par l'État, sera de moins de 2€ par trajet au départ de Thionville, et de moins de 4€ pour ceux venant de Metz et passant par Florange, afin de gagner 20 à 30 % de temps de trajet aux heures de pointe et de fiabiliser leur durée de trajet.

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

c. La mise à niveau de l'infrastructure

L'autoroute A31 non concédée a plus de 50 ans et n'a pas été remise aux normes par l'État contrairement à ce qui s'est passé sur de nombreuses autoroutes concédées. La remise à niveau, conforme aux nouvelles normes techniques, est indispensable afin :

- d'améliorer la sécurité pour les usagers et les agents d'entretien (barrières, aires, échangeurs),
- de rattraper le retard environnemental (corridors écologiques, traitement des eaux, protections sonores),
- de réaliser les grosses réparations des ponts existants.

Le coût de construction de l'infrastructure est estimé à 626 M€ HT (sur un coût total de 900 M€ HT environ) ; c'est un investissement majeur qui aura des retombées économiques concrètes et directes pour la région :

- jusqu'à 10 000 emplois directs et indirects mobilisés sur une durée de quatre ans environ,
- une mobilisation de compétences pointues en BTP et génie civil, notamment pour la construction du tunnel et la remise à niveau des ouvrages d'art, des savoir-faire techniques qui bénéficieront aux entreprises de la région grâce à la sous-traitance imposée au concessionnaire.

4. Les enjeux liés à l'environnement humain et naturel

Les impacts sur l'environnement humain (les habitants, les riverains et leur cadre de vie) et naturel (la faune, la flore, l'eau, la biodiversité) sont évalués, réduits et compensés méthodiquement, conformément à la réglementation en vigueur. Cette démarche a guidé, depuis plusieurs années, le travail de comparaison et de sélection des différentes variantes de tracé. Les enjeux identifiés ont été présentés et débattus avec le public à chaque étape de la concertation.

a. Le bruit

Le projet A31bis ne se contentera pas de ne pas augmenter le bruit, il ira au-delà des obligations légales en le diminuant grâce :

- au choix du tunnel profond pour le contournement de Thionville « enterrant les bruits », tunnel qui a même été légèrement allongé, à la demande des élus locaux,
- un programme de protections acoustiques très complet (murs antibruit, écrans et merlons) sur les sections existantes de l'A30 et de l'A31 élargies qui en étaient dépourvues.

b. La qualité de l'air

Le projet ne compromet pas l'amélioration de l'air constatée depuis plusieurs années, amélioration qui sera encore amplifiée d'ici à la mise en service de l'autoroute grâce au renouvellement du parc automobile.

En particulier, au niveau des têtes de tunnel où l'air renouvelé est rejeté, plusieurs simulations réalisées démontrent le non-dépassement des seuils réglementaires et le fait que les habitants vivant à proximité de la sortie sud du tunnel seront exposés à des concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines (PM10) très largement en-dessous des valeurs limites.