

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE :

- À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET,
- À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLANS LOCAUX D'URBANISME,
- AU CLASSEMENT DES VOIES.

Mai 2026

PIÈCE 0

Note de présentation non technique

A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD

RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE

Révision du document

Indice du document	Date du document	Modifications apportées
Indice A	Avril 2025	Consultations interservices
Indice B	Septembre 2025	Saisine Autorité environnementale et collectivités locales
Indice C	Mars 2026	Enquête publique

Sommaire du dossier DUP :

- Préambule et Guide de lecture du dossier
- **Notice de présentation non-technique du projet**
- PIÈCE A – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- PIÈCE B – Notice explicative du projet soumis à l'enquête publique
- PIÈCE C – Plans
- PIÈCE D – Estimation sommaire des dépenses et des acquisitions à réaliser
- PIÈCE E – Étude d'impact
 - Chapitres 1 et 2 – Préambule et résumé non-technique
 - Chapitre 3 – Description du projet
 - Chapitres 4 et 5 – État initial de l'environnement et évolution en absence de mise en œuvre du projet
 - Chapitres 6 à 9 – Impacts, mesures et vulnérabilité du projet
- PIÈCE F – Évaluation socio-économique
- PIÈCE G – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- PIÈCE H – Bilan des étapes de dialogues et de concertations publiques
- PIÈCE I – Classement des voies
- PIÈCE J – Avis sur le dossier
- PIÈCE K – Annexes

Table des matières

PREAMBULE	3
1. PRESENTATION ET ADRESSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE	3
2. LE PROJET A31BIS SECTEUR NORD, OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE, AU SEIN D'UNE STRATEGIE MULTIMODALE TRANSFRONTALIERE	3
2.1. Une stratégie globale pour l'amélioration des mobilités transfrontalières	3
2.2. Le projet global A31bis	4
2.3. Le secteur Nord, seul concerné par la présente enquête publique	5
3. L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE	6
3.1. Évaluation environnementale du projet	6
3.2. Acquisitions foncières et expropriation	6
3.3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	7
3.4. Classement des voies	7
4. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET SOUMIS A ENQUETE A ETE RETENU	8
4.1. Raisons du choix des orientations structurantes retenues dans le projet soumis à enquête publique	8
4.2. Raisons du choix de la variante de tracé retenue	10

Table des illustrations

Figure 1 : Identification des secteurs d'études du projet A31bis.....	4
Figure 2 : Schéma des aménagements du secteur Nord du projet A31bis	6
Figure 3 : Illustrations des contraintes latérales pesant sur l'A31 (source : Google Maps)	9
Figure 4: Variantes du contournement de Thionville étudiées après le débat public de 2015	11
Figure 5 Variantes du contournement de Thionville présentées lors de la concertation de 2018-2019	11
Figure 6 Tableau de comparaison multicritères des variantes présentées lors de la concertation publique de 2018-2019	12
Figure 7 Variantes du contournement de Thionville étudiées après la concertation publique de 2018-2019	12
Figure 8 Tableau de comparaison multicritères des variantes étudiées après la concertation publique de 2018-2019	13
Figure 9 Variantes du contournement de Thionville présentées lors de la concertation publique de 2022-2023	13
Figure 10 Tableau synthétique de comparaison multicritères des variantes présentées lors de la concertation publique de 2022-2023.....	14

Préambule

L'objet de la Notice est d'apporter une information non-technique au public sur le projet, dans la perspective de l'enquête publique.

Cette pièce précise les coordonnées du maître d'ouvrage, les caractéristiques les plus importantes du projet, l'objet de l'enquête, et présente un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet soumis à enquête a été retenu.

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que ce document constitue une présentation simplifiée du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme relatif au Secteur Nord du projet A31bis, auquel il convient de se référer pour répondre à toute question particulière.

En particulier, la pièce B « Notice explicative » apporte un niveau de précision supérieur quant à l'analyse multicritère des différentes solutions ou variantes étudiées.

1. Présentation et adresse de la maîtrise d'ouvrage

L'Etat est le maître d'ouvrage du projet, représenté par le préfet de la région Grand Est et le préfet de la Moselle et, par délégation, par la Direction Régionale de l'Aménagement, de l'Environnement et du Logement de la région Grand Est (DREAL Grand Est).

Adresse de la Préfecture de la région Grand Est : 5, place de la République, 67073 Strasbourg

Adresse de la Préfecture de la Moselle : 9, place de la Préfecture, 57034 Metz

Adresse de la DREAL Grand Est : Polygone - CS 50551, 5 rue Charles Le Payen -, 57009 Metz Cedex

En application de la décision ministérielle du 12 février 2016, l'Etat poursuit le projet dans l'hypothèse d'une mise en concession. L'objectif est donc, à l'issue des études d'avant-projet, de l'obtention de la déclaration d'utilité publique et d'un appel d'offre, de désigner un opérateur privé chargé de financer et de réaliser les travaux par la voie de la concession.

2. Le projet A31bis secteur Nord, objet de l'enquête publique, au sein d'une stratégie multimodale transfrontalière

2.1. Une stratégie globale pour l'amélioration des mobilités transfrontalières

La hausse continue des déplacements entre la France et le Luxembourg entraîne la saturation des infrastructures de transport reliant les deux pays. Les perspectives économiques indiquent que cette dynamique va se poursuivre.

Dans ce contexte, l'État et les collectivités locales agissent conjointement avec le Grand-Duché de Luxembourg afin de planifier une amélioration cruciale des infrastructures et de l'offre de mobilité. Les investissements concernent tous les modes de transport de manière complémentaire (voir partie 2.2).

La conférence de presse conjointe du 29 janvier 2025 entre la ministre de la Mobilité et des Travaux publics du Luxembourg, le préfet de la Moselle et le président du conseil régional a permis de présenter en détail cette stratégie globale.

Tout d'abord, les deux pays ont signé un accord international de coopération à Paris en 2018. Cet accord prévoit notamment l'investissement paritaire dans de nombreux aménagements ferroviaires afin d'augmenter l'offre de places dans les trains sur la ligne Metz-Thionville-Luxembourg (voir partie 2.2.2).

Ensuite, les deux pays sont engagés dans deux études structurantes pour compléter l'ambition de l'accord de 2018. D'une part, la préfiguration du projet de SERM Lorraine-Luxembourg permettra d'aboutir dès la fin de l'année à un scénario d'amélioration de l'offre de mobilités pour l'horizon 2040. D'autre part, **les deux pays et la région Grand Est réalisent le futur schéma de mobilité transfrontalière dont les conclusions seront rendues au 1er semestre 2026**. Ce schéma permettra d'amplifier l'ambition de l'accord de 2018 de façon à compléter de manière cohérente le saut d'offres ferroviaires avec des projets dans le domaine routier (voies réserves aux cars, nouvelles lignes de bus, parking-relais).

Enfin, les deux pays se sont conjointement engagés à aménager le réseau routier (A31 en France et A3 au Luxembourg notamment) de sorte à augmenter la capacité de cette infrastructure transfrontalière et à permettre le développement des alternatives à la voiture individuel sur l'autoroute (voir partie 2.3).

Le projet A31bis et notamment son secteur Nord constitue donc le volet routier en France de cette stratégie multimodale transfrontalière. Afin de permettre au public d'appréhender les aménagements du secteur Nord, opération soumise à la présente enquête publique, son insertion au sein du projet global A31bis est rappelée ci-dessous.

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, l'évaluation environnementale réalisée dans la perspective de la présente enquête publique a cherché à appréhender les effets du projet A31bis dans leur globalité, quand bien même la nature des aménagements, leur temporalité et le niveau d'avancement des études est très différent d'une section à l'autre. **Pour autant, seule la section Nord du projet A31bis, délimitée entre la frontière luxembourgeoise et l'échangeur entre les autoroutes A30 et A31 à Richemont, au sud de Thionville, fait l'objet de la présente enquête publique.**

2.2. Le projet global A31bis

Le projet A31bis est un projet d'aménagement autoroutier qui constitue l'une des réponses aux enjeux de mobilité sur le sillon lorrain, artère centrale de l'armature urbaine de la région Grand Est. Ce projet autoroutier est complémentaire aux projets ferroviaires et fluviaux et aux initiatives pour développer le covoiturage et les autres modes de transport collectifs.

Le projet A31bis s'inscrit donc dans une réponse globale et multimodale pour satisfaire les besoins de déplacements et remédier à la saturation actuelle de l'A31. Il vise une « remise à niveau » générale de l'infrastructure autoroutière sur plusieurs dimensions :

- adaptation de sa capacité aux sollicitations en termes de trafic ;
- modernisation environnementale notamment concernant le bruit, l'assainissement et la restauration des continuités écologiques ;
- mise aux normes en termes de sécurité routière ;
- partage de la voirie (covoiturage, transports collectifs).

L'enjeu est ainsi d'offrir un itinéraire sûr et fiable en améliorant les déplacements quotidiens des Lorrains ainsi que le trafic de transit. Le sillon lorrain, notamment l'autoroute A31, représente en effet un corridor de transit fret national et européen inscrit au réseau transeuropéen de transport.

Le projet A31bis est également destiné à contribuer à une meilleure desserte des équipements éducatifs, culturels, de loisirs, économiques, commerciaux et de santé du territoire. Enfin, il doit permettre de maintenir la compétitivité de la région, tout en pérennisant les échanges frontaliers avec le Luxembourg.

Le projet constitue une pièce essentielle de la stratégie multimodale pour améliorer les infrastructures de transport en Lorraine. Il est notamment inscrit dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) adopté en 2019.

Afin de conserver une certaine logique dans les aménagements tout en favorisant la cohérence du projet avec les enjeux locaux, la décision ministérielle du 12 février 2016 a acté une division des études et de la concertation en trois secteurs :

- Secteur Nord : de l'échangeur A30/A31 de Richemont, dit nœud de Richemont, à la frontière luxembourgeoise, **ce secteur fait l'objet du présent dossier d'enquête publique** ;
- Secteur Centre : Échangeur d'Hauconcourt et section de l'A31 comprise entre le diffuseur d'Augny et celui Bouxières-aux-Dames ;
- Secteur Sud : du péage de Gye au sud de Toul au diffuseur de Bouxières-aux-Dames.

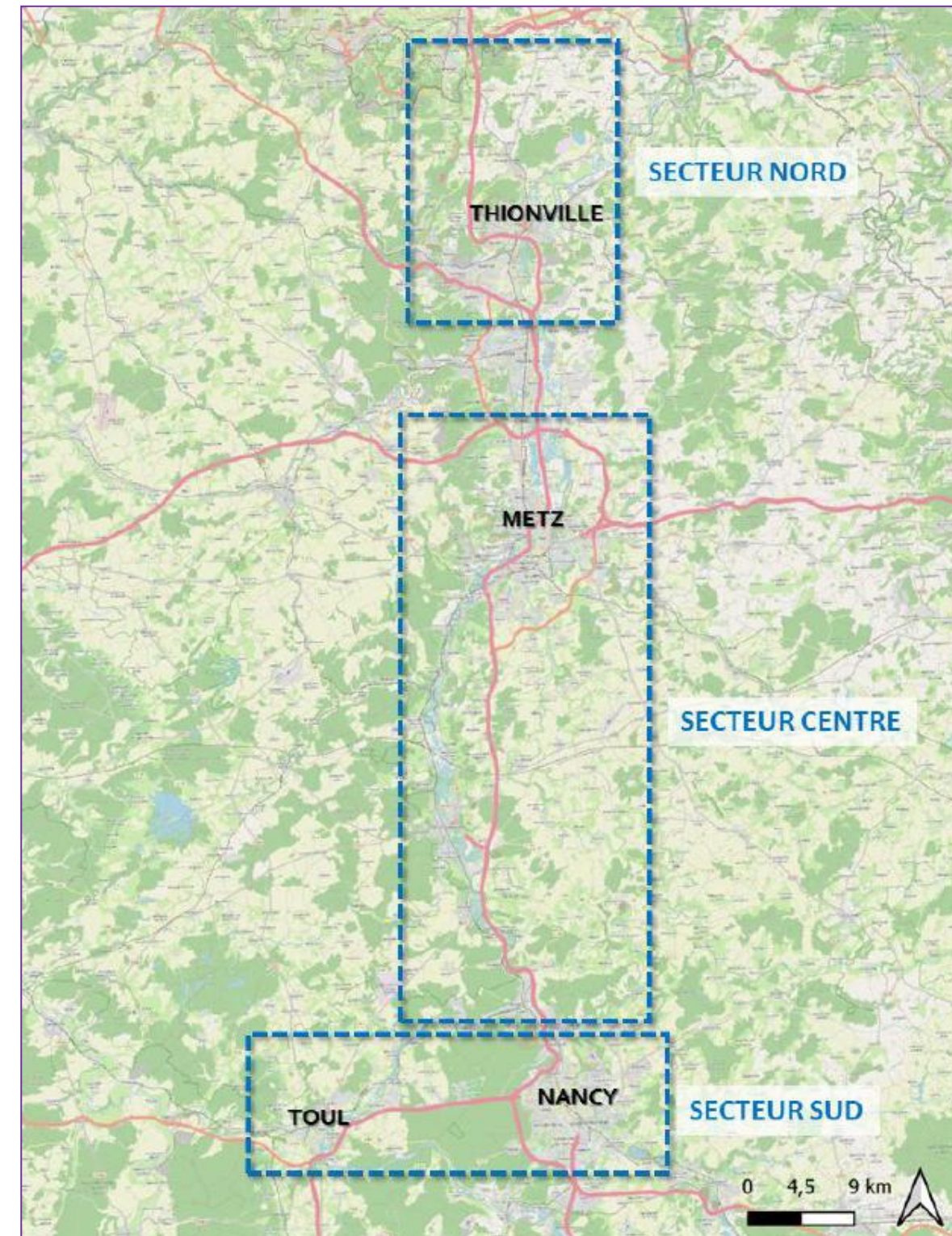


Figure 1 : Identification des secteurs d'études du projet A31bis

2.3. Le secteur Nord, seul concerné par la présente enquête publique

Le secteur Nord du projet A31bis, concerne la section de l'A31 actuelle délimitée, au Nord, par la frontière luxembourgeoise et, au Sud, par l'échangeur entre les autoroutes A30 et A31 à Richemont. Il connaît déjà une forte congestion aux heures de pointe, essentiellement du fait de la circulation liée aux déplacements pendulaires des travailleurs frontaliers vers le Luxembourg. En outre, l'autoroute traverse aujourd'hui l'agglomération de Thionville, ce qui entraîne des problématiques de pollution et d'inconfort pour les riverains.

La réponse au besoin de déplacement implique d'élargir l'autoroute actuelle sur ce secteur. Toutefois, la configuration de l'A31 dans la traversée de Thionville ne permet pas l'élargissement sur place et c'est pourquoi un contournement en tracé neuf (contournement ouest de Thionville) est prévu en complément de l'élargissement de l'A31 au Nord de Thionville jusqu'à la frontière luxembourgeoise. A partir de ce point, l'A31 se poursuit par l'autoroute A3 au Luxembourg qui est en cours d'élargissement sur place de façon coordonnée entre les deux pays.

Concernant le contournement ouest de Thionville, plusieurs variantes ont été étudiées et soumises à différentes phases de concertation publique (voir §6.2)

L'opération, objet du présent dossier, constituant le secteur Nord du projet A31bis, consiste donc à :

- Élargir l'autoroute A30 existante à 2x3 voies sur environ 4 km, de l'échangeur de Richemont jusqu'à la jonction de la future section en tracé neuf au niveau du point échange 2b « Sainte-Agathe » de Fameck et à réaménager l'échangeur de Richemont ;
- Créer une nouvelle section autoroutière à 2x2 voies, le contournement ouest de Thionville [COT], qui traversera Florange en tunnel profond et rejoindra le point d'échange 42 « Etoile », en tracé neuf, soit environ 7 km ;
- Élargir l'autoroute actuelle à 2x3 voies sur environ 12 km, avec l'ajout d'une Voie Réservee aux Transports en Commun (VRTC) sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence, au nord de Thionville jusqu'à la frontière depuis le point d'échange n°43 « Thionville-Élange » de l'A31.

Ces aménagements en secteur Nord s'accompagneront également de :

- La modification des points d'échanges existants pour tenir compte de l'élargissement de l'A30 et de l'A31 ;
- La modification des ouvrages de franchissements existants ;
- La réhabilitation des aires d'Entrange et de Porte de France ;
- La mise en place d'ouvrages de protection acoustique ;
- Une modernisation du système d'assainissement de l'infrastructure routière sur l'itinéraire ;
- La mise en place d'ouvrages de transparence hydraulique ;
- La mise en place d'ouvrages de continuités écologiques ;
- Les mesures environnementales complémentaires (aménagements de compensation écologiques notamment) ;
- La mise en place d'un programme d'aires de covoiturage.

Sur la totalité du secteur Nord du projet A31bis, le principe du recours à la concession a été retenu, avec la mise en place d'un péage en flux libre. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur A30/A31 de Richemont, et ainsi permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais.

Conformément à l'article 6 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024, le maître d'ouvrage poursuit l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages, et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit au moyen de réaménagements et de réductions de vitesse adaptés. Dans le

cadre du projet A31bis secteur Nord, la circulation des poids lourds en transit sera interdite et la vitesse maximale autorisée réduite à 90 km/h sur la traversée de Thionville par l'actuelle A31.

Les aménagements envisagés sur le secteur Nord sont les seuls objets de la déclaration d'utilité publique donnant lieu au présent dossier d'enquête publique. Ils sont détaillés au chapitre 3.

Par ailleurs, le cadre juridique détaillé relatif au projet A31bis est à retrouver en pièce A du dossier DUP (« Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives »).

De la même manière, la présentation des terrains compris dans le périmètre de la DUP est à retrouver en pièce C du présent dossier (« Plans ») :

- Plan général des travaux ;
- Plan de localisation.

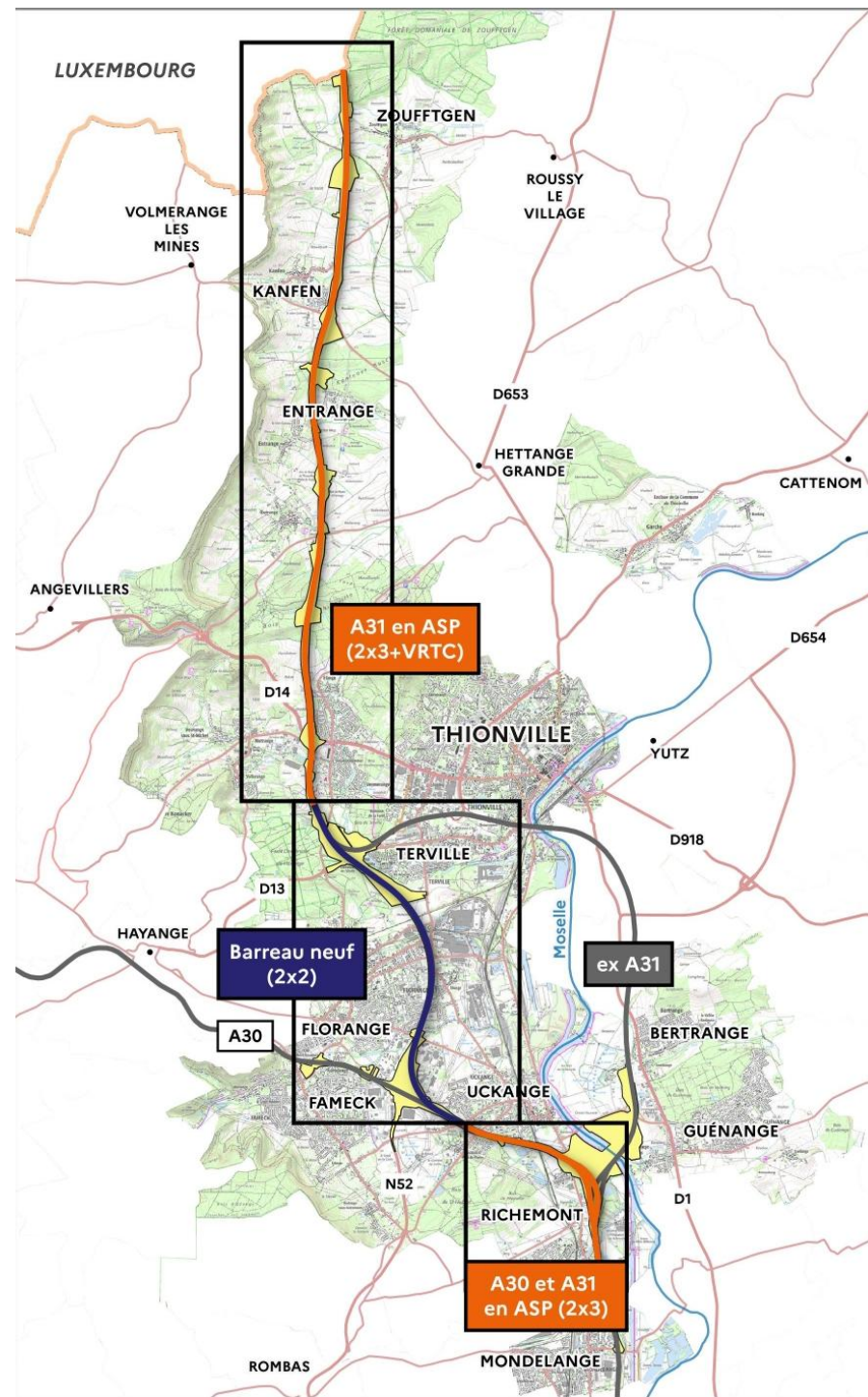


Figure 2 : Schéma des aménagements du secteur Nord du projet A31bis

3. L'objet de l'enquête publique

La présente enquête publique a pour objet :

- de **déclarer d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements prévus pour le secteur Nord du projet A31bis entre la frontière Luxembourgeoise et l'échangeur A30/A31 de Richefont**. Cette opération consiste à élargir l'autoroute A30 à 2x3 voies sur une section d'environ 4 km entre l'échangeur

A30/A31 de Richefont et l'échangeur de Sainte-Agathe, de créer une liaison autoroutière à 2x2 voies d'une longueur d'environ 7 km entre ce point et l'échangeur de l'Etoile sur l'autoroute A31 (contournement ouest de Thionville) et d'élargir l'autoroute A31 à 2x3 voies entre l'échangeur de Thionville-Elange et la frontière luxembourgeoise sur une section d'environ 12 km ;

- la **mise en compatibilité des documents d'urbanisme** (MECDU) de 7 des 12 communes concernées par le projet autoroutier ;
- le **classement de la nouvelle liaison de l'autoroute A31 contournant Thionville par l'ouest, dit contournement ouest de Thionville, dans la catégorie des autoroutes au titre du code de la voirie routière**.

Afin de faciliter l'appréhension globale du projet et de ses effets, le principe d'une enquête publique unique a été retenu. Le dossier soumis à enquête publique unique comporte donc les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes requises.

NB : à ce stade de définition et de conception du projet A31bis secteur Nord, le projet ne fait pas encore l'objet d'une enquête parcellaire. Celle-ci sera réalisée ultérieurement, lorsque les parcelles concernées par les acquisitions potentielles seront connues de manière précise, à un stade d'études de conception plus avancé.

Les aménagements du secteur Nord du projet A31bis sont ainsi soumis à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques pour les raisons suivantes :

3.1. Évaluation environnementale du projet

Les aménagements du secteur Nord du projet A31bis et plus généralement le projet A31bis sont soumis à évaluation environnementale car le projet concerne des travaux susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine. Le projet est soumis à une évaluation environnementale, conformément aux dispositions du **code de l'environnement**, matérialisée par un document, l'étude d'impact (pièce E du présent dossier).

Le code de l'environnement permet une procédure d'évaluation environnementale commune valant à la fois étude d'impact du projet et évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme (articles L. 122-13 et L. 122-14 du code de l'environnement). Ainsi, l'évaluation environnementale commune contient, en complément des éléments prévus à l'article R. 122-5 du code de l'environnement pour les projets, l'ensemble des éléments requis pour l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme mentionnés aux articles R. 104-18 et suivants du code de l'urbanisme".

3.2. Acquisitions foncières et expropriation

Le projet peut entraîner des acquisitions foncières soit à l'amiable soit par voie d'expropriation de terrains pour cause d'utilité publique. L'expropriation ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête, conformément aux dispositions du **code de l'expropriation pour cause d'utilité publique** (article L1).

3.3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet nécessite la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanismes des communes de Richemont, Fameck, Florange, Terville, Thionville, Entringe et Zoufftgen. Les autres communes concernées par le projet pour lesquelles une mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'est pas nécessaire sont : Mondelange, Bertrange, Guénange, Uckange et Kanfen. Le schéma de cohérence territorial de l'agglomération de Metz est compatible avec le projet et le schéma de cohérence territorial de l'agglomération de Thionville est en cours de révision. La mise en compatibilité est menée selon les dispositions du **code de l'urbanisme**, matérialisée par les documents de la pièce G du présent dossier.

Une procédure commune est sollicitée pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, au regard des articles L153-54 à L153-59 du code de l'urbanisme.

3.4. Classement des voies

La section neuve comprise dans les aménagements prévus pour le secteur Nord du projet A31bis nécessite un classement en statut autoroutier. Cette procédure nécessite une enquête publique préalable, conformément aux dispositions du **code de la voirie routière** (articles L122-1 et R122-1).

4. Raisons pour lesquelles le projet soumis à enquête a été retenu

4.1. Raisons du choix des orientations structurantes retenues dans le projet soumis à enquête publique

Les grands principes d'aménagement retenus pour le projet résultent d'un long processus d'études de concertation trouvant sa source dans l'abandon du projet A32 en 2010, soumis à débat public en 1999 et abandonné en 2007.

La nécessité d'une augmentation de la capacité de l'autoroute entre le bassin de vie de Thionville et la frontière luxembourgeoise, d'un contournement de Thionville en tracé neuf et d'un recours à la concession ont été débattus lors du débat public de 2015 qui portait sur le projet A31bis dans son ensemble.

4.1.1. La nécessité d'améliorer les infrastructures de transport dans le Nord de la Lorraine pour répondre au besoin de déplacement

Le développement du travail transfrontalier entraîne une hausse très importante de la demande de déplacement dans le Nord de la Lorraine

La hausse de la demande de déplacement des populations dans le Nord de la Lorraine et notamment entre le bassin de vie de Thionville et la frontière luxembourgeoise s'explique par plusieurs facteurs (déplacements locaux de personnes, transport de marchandise, transit), mais surtout par l'accroissement en cours et futur de l'emploi transfrontalier au Luxembourg générant des flux quotidiens de personnes vers et depuis le Luxembourg.

Les perspectives démographiques et économiques montrent que la dynamique constatée d'accroissement de la circulation va se poursuivre dans les années à venir. Notamment, le nombre de travailleurs transfrontaliers résidant dans le sillon lorrain et empruntant potentiellement la partie nord de l'A31 va s'accroître. On estime qu'il y aura plus de 135 000 travailleurs transfrontaliers luxembourgeois résidant en France en 2030, dont la majeure partie résidera dans le Nord-lorrain, alors qu'ils sont 110 000 en 2023 (source STATEC) et qu'ils étaient 86 500 en 2018.

Des projections de trafic ont été réalisées afin de pouvoir estimer les flux aux horizons 2030 et 2050 sans le projet A31bis. Ces prévisions, qui prennent en compte les projets visant à favoriser les transports en commun, montrent que la circulation routière va tout de même fortement s'accroître dans les années à venir, aggravant encore la saturation actuelle de l'autoroute A31. Le trafic y a d'ailleurs augmenté de plus de 30 % en 20 ans.

Des projets alternatifs à la route complémentaires, mais qui ne suffiront pas à répondre aux besoins futurs de mobilité

Les autorités françaises coopèrent avec le Grand-Duché de Luxembourg dans différents domaines et notamment dans celui de la mobilité, variable essentielle du développement économique des territoires transfrontaliers.

Avec l'objectif de déterminer de façon concertée les aménagements d'infrastructures à réaliser pour renforcer la performance du système de transport, les deux gouvernements ont signé **un accord international relatif à la coopération en matière de transports transfrontaliers, à Paris le 20 mars 2018.**

Cet accord a permis notamment d'acter :

- Les principes des aménagements ferroviaires à réaliser sur la ligne reliant les deux pays afin d'augmenter progressivement l'offre de places dans les trains par jour et par sens lors des périodes de pointe de 8 000 en 2018 à plus de 22 000 à l'horizon 2030 ;
- La définition commune des besoins en matière de politique de covoiturage et de transports en commun routier transfrontalier ;
- L'élargissement à 2x3 voies des autoroutes A31 et A3 de part et d'autre de la frontière (voir la loi du 15 décembre 2017 relative à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 au Luxembourg).

L'accord consacre notamment le financement des aménagements sur le territoire français par le Grand-Duché de Luxembourg jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 120 millions d'euros dans la perspective d'une contribution totale équivalente à 50% des coûts d'investissement en France. Le montant maximal a été élevé à 220 millions d'euros par **l'avenant à l'accord international de 2018 signé à Esch-sur-Alzette le 19 octobre 2021.**

Toutefois, compte-tenu des perspectives démographiques et économiques, l'ensemble de ces projets et mesures est nécessaire pour fluidifier le transport de voyageurs et de marchandises et ainsi améliorer les conditions de déplacement à moyen et long terme. Considérant des projections de trafics autoroutiers et de reports modaux, ils ne seront cependant pas suffisants pour répondre aux enjeux de mobilité sur le territoire sans aménagement de l'A31.

Ils ne constituent donc pas des alternatives au projet A31bis mais représentent des composantes d'une politique multimodale d'ensemble, visant à répondre au besoin de mobilité.

Cette complémentarité est notamment illustrée par la connexion entre les plateformes portuaires et l'autoroute, le développement des aires de covoiturage ou l'ajout d'une voie réservée pour les cars par la création d'une bande d'arrêt d'urgence élargie intégrée au projet.

4.1.2. La nécessité d'une augmentation de la capacité de l'autoroute A31 entre le bassin de vie de Thionville et la frontière luxembourgeoise

La section de l'A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise a connu une très forte progression de la circulation, notamment sous l'effet du développement du travail transfrontalier.

Des mesures ont été déployées depuis plus de 10 ans sur le secteur nord de l'A31 pour apporter une première réponse aux enjeux de fluidité et de sécurité :

- une harmonisation des vitesses sur 2 paliers réglementaires de 110 km/h et 90 km/h ;
- une interdiction de dépasser pour les poids lourds entre 7h00 et 20h00 ;
- un déploiement de panneaux à messages variables pour informer les usagers en cas d'événement ou de saturation de trafic ;
- la mise en place d'une régulation dynamique de la vitesse par des panneaux à messages variables pour éviter au maximum la congestion.

Toutes ces mesures ont permis d'améliorer la sécurité sur le secteur. Elles présentent aussi un impact positif sur l'environnement en réduisant l'émission de gaz à effet de serre et le niveau de bruit.

Elles ne sont cependant pas suffisantes pour répondre aux conditions de circulation déjà actuellement dégradées.

Le trafic dépasse en 2023 parfois 100 000 véhicules par jour sur certaines sections, tous types de véhicules confondus, avec une moyenne de 8 à 12 000 poids lourds sur l'itinéraire. Compte tenu de ces niveaux de trafic, la

capacité de l'autoroute est régulièrement dépassée et des embouteillages quotidiens sont observés aux heures de pointe au niveau des échangeurs de la traversée de Thionville ou à proximité de la frontière luxembourgeoise, sans même considérer les situations accidentelles.

Les mesures d'exploitation mises en place ne permettront donc pas de répondre à l'accroissement des trafics attendus aux horizons 2030 et 2050 et l'ensemble des mesures d'exploitation envisageables sans aménagement nouveau est d'ores et déjà à l'œuvre. Depuis 2010, compte tenu des prévisions de trafic et de report modal, les études conduites par l'Etat ont démontré qu'il était alors nécessaire d'augmenter la capacité de l'A31 sur cette section afin de supporter cette dynamique.

4.1.3. La nécessité d'un contournement de Thionville en tracé neuf

L'élargissement de l'A31 limité au nord de Thionville aggraverait la situation et ne permet pas de répondre aux objectifs du projet

L'élargissement de l'A31 limité au nord de Thionville aurait pour effet d'accroître le trafic en traversée de Thionville (entre 5 000 et 10 000 véhicules par jour supplémentaires). En conséquence, la traversée de Thionville constituerait un goulet d'étranglement sur l'axe autoroutier transfrontalier.

Un tel élargissement limité au nord de Thionville ne permet donc pas de répondre aux objectifs du projet : le goulet d'étranglement ainsi constitué au droit de Thionville ne constitue pas une réponse à la saturation actuelle de l'A31, qui s'étend de l'échangeur A30/A31 de Richemont (au sud de Thionville) et la frontière luxembourgeoise (au nord de Thionville).

Par ailleurs, la saturation de la traversée de Thionville ne permet pas une réduction des nuisances pour les riverains de l'A31 en traversée de Thionville et des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31. La desserte du territoire n'est pas améliorée, les points d'échanges n'étant pas modifiés, notamment vers les vallées de l'Orne et de la Fensch.

Enfin, un tel goulet d'étranglement ne permet pas l'aménagement d'un itinéraire de transit fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire, les trafics de transit et de desserte locale demeurant sur la même infrastructure, inchangée, en traversée de Thionville.

L'impossibilité d'aménager l'A31 sur place dans la traversée de Thionville

La recherche de la solution technique permettant d'augmenter la capacité de l'A31 entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise a débuté par l'analyse de la faisabilité d'un élargissement de l'autoroute existante, dont la traversée de Thionville.

Une première étude de la faisabilité de l'élargissement par la création d'une voie supplémentaire a été réalisée par les services techniques de l'État (Centre d'études techniques de l'équipement, CETE) en 2004. Cette étude a conclu que l'élargissement sur plusieurs tronçons entre les communes de Yutz et d'Élange, c'est-à-dire dans la traversée de Thionville, n'était pas techniquement et environnementalement envisageable : absence d'espace disponible le long de l'autoroute compte tenu de la présence notamment d'un hôpital, d'une église, d'activités économiques et d'une dizaine d'immeubles d'habitation, reconstruction nécessaire du viaduc de Beauregard, faisabilité très incertaine de l'élargissement du viaduc de Richemont, et trafic local et de transit très important en traversée de Thionville. Ces contraintes sont d'autant plus fortes compte-tenu de l'évolution, depuis 2004, des référentiels de conception pour favoriser la sécurité des usagers.

Les illustrations ci-dessous montrent les contraintes latérales autour de l'A31 en traversée de Thionville et l'intégration dans le territoire du viaduc de Beauregard, qui permet de franchir la Moselle, la voie SNCF et diverses voiries.



Figure 3 : Illustrations des contraintes latérales pesant sur l'A31 (source : Google Maps)

Par la suite, la variante du projet en aménagement sur place a été réétudiée dans le cadre des études d'opportunité du projet, réalisées par le Cerema entre 2016 et 2017. Ces nouvelles analyses ont permis de confirmer l'impossibilité d'élargir l'A31 au droit des viaducs de Beauregard sous circulation et donc de la nécessité, pour l'aménagement sur place, de :

- de créer un tablier supplémentaire au droit du viaduc de Beauregard afin de l'élargir sous circulation (en partie par démolition-reconstruction) ;
- de désaxer l'autoroute A31 au sud de son tracé actuel afin d'élargir sur place l'A31 en traversée de Thionville.

Cet aménagement aurait pour conséquence la destruction de plusieurs dizaines d'habitations situées au droit de l'autoroute, la distance entre les habitations actuelles étant comprise 40 et 65 m de part et d'autre de l'autoroute à l'Ouest du viaduc de Beauregard.

Au-delà des difficultés techniques majeures démontrées ci-dessus, les impacts sur le milieu humain de l'aménagement sur place auraient été très conséquentes alors que l'autoroute passe déjà en zone urbaine dense

et à proximité de sites sensibles (équipements sportifs, d'enseignements et de santé). En particulier, la concentration des principaux polluants et les nuisances sonores sont déjà supérieures aux valeurs limites prescrites par la réglementation à proximité de l'A31 dans Thionville (voir l'état initial dans l'étude d'impact). L'élargissement sur place, en rapprochant l'autoroute des habitations qui seraient maintenues, aggraverait donc la situation actuelle.

Enfin, l'aménagement sur place ne permettait pas non plus de répondre aux objectifs de projet. Au-delà d'aggraver les impacts sur les zones urbaines, cet aménagement n'aurait pas permis de séparer les flux de transit et les flux de desserte locale, ce qui aurait continué de dégrader la performance de l'infrastructure et la sécurité routière. De même, l'élargissement sur place, n'aurait pas permis d'améliorer la desserte du territoire.

Ainsi, afin d'augmenter la capacité de l'autoroute A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise et pour offrir des conditions de circulation optimales sur l'ensemble de ce secteur, il est nécessaire de prévoir une solution en tracé neuf pour le contournement de Thionville.

La construction d'un nouveau tronçon autoroutier à 2x2 voies a donc été envisagée de longue date pour la section comprise entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et le Nord de Thionville, pour laquelle aucun élargissement de l'infrastructure actuelle n'est donc possible.

Avec ce nouveau tronçon, le contournement ouest de Thionville, une partie des flux de circulation sera donc détournée de l'actuelle A31 en traversée de Thionville. Le nouveau tronçon sera aménagé en tunnel au droit des zones habitées afin de ne pas soumettre la population de Florange aux nuisances de la circulation. Le projet A31bis inclut également un traitement de la traversée de Thionville, avec interdiction de circulation pour les poids lourds en transit, abaissement de la vitesse limite à 90 km/h, et résorption des points noirs bruit au voisinage de l'autoroute existante.

4.1.4. La nécessité d'une mise en concession pour assurer le financement et la réalisation rapide de l'infrastructure

Le montant du projet, rend difficile son financement uniquement sur crédits publics, en raison des contraintes budgétaires qui pèsent sur l'État et les collectivités locales et de la nécessité d'inscrire le projet dans un calendrier raisonnable de réalisation au regard des perspectives de saturation de l'autoroute actuelle. C'est pourquoi une contribution de l'utilisateur est envisagée.

Ce choix pour le secteur nord du projet A31bis s'explique par le coût important des ouvrages d'art (tunnel) à réaliser pour le contournement de Thionville. Les travaux d'élargissement au nord, plus classiques et moins coûteux, demeurent indissociables de la section en tracé neuf et c'est pourquoi ils figurent également dans le périmètre de la concession.

Sur le secteur Nord, objet de la présente demande d'utilité publique, le principe du recours à la concession a été retenu pour permettre la réalisation de l'aménagement dans les meilleurs délais. Cette solution permet de mobiliser les financements nécessaires à court terme afin de répondre à l'urgence d'agir pour les mobilités au nord de l'échangeur de Richemont. Cela revient à faire financer l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le contribuable.

La mise en place d'un péage doit permettre de financer les aménagements nécessaires à l'augmentation de capacité de l'A31, et donc d'améliorer dans un délai raisonnable les conditions de circulations entre la France et le Luxembourg tout en limitant la saturation du réseau secondaire.

Au contraire, le recours aux seuls financements publics pour l'aménagement de l'infrastructure autoroutière impliquerait un plus long délai de réalisation compte tenu des contraintes liées à la mobilisation des ressources

financières nécessaires. Avec l'aménagement d'une autoroute par un concessionnaire privé, la mise en service du projet A31bis pourrait ainsi intervenir plus tôt, à l'horizon 2030.

Le coût économique du péage – inférieur à 4€ pour les véhicules légers sur le trajet complet (hypothèse utilisée pour les études) – est à mettre en regard du coût de la situation actuelle pour la société et les utilisateurs, et notamment pour les mobilités pendulaires (la section en tracé neuf, contournement ouest de Thionville, ayant principalement vocation à capter le trafic de transit de marchandises et de voyageurs dont le trafic transfrontalier pour des trajets entre le domicile et le travail).

Demain, le projet A31bis permettra une réduction globale du temps passé sur la route d'au moins 20 minutes par jour pour un travailleur transfrontalier à l'horizon 2030 par rapport à la situation future sans projet.

Dans son rapport intitulé « Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir », remis le 1er février 2018 au Gouvernement, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), mis en place en 2017 dans le cadre des « Assises de la mobilité », a considéré que, sur la section Nord du projet, « le recours à une mise en concession qui ne devrait pas exiger de financements publics apparaît une solution adaptée. La situation très dégradée des conditions de circulation sur ce secteur justifie de l'engager aussi rapidement que possible ».

4.2. Raisons du choix de la variante de tracé retenue

La variante de tracé soumise à l'enquête publique a fait l'objet d'études menées de 2015 à 2022, et débattues avec le public à l'occasion :

- du débat public de 2015 ;
- de la séquence de concertation post-débat de 2018-2019 ;
- de la séquence de concertation post-débat spécifiquement consacrée au secteur Nord en 2022-2023.

Ces séquences de concertation avec le public ont systématiquement été précédées et suivies de réunions du Comité de Pilotage, réunissant les représentants de l'État et des collectivités locales, afin d'acter les options soumises à chaque étape de concertation et les choix opérés à leur issue.

4.2.1. Retenir des fuseaux de passage attractifs susceptibles de résorber globalement la congestion actuelle de l'A31 en traversée de Thionville

Une première phase d'études d'opportunité a permis d'identifier plusieurs variantes d'aménagement concernant le secteur entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise. A ce stade, les principes de l'aménagement proposé consistaient en l'aménagement sur place de l'autoroute A31 entre Thionville et la frontière à 2x3 voies ainsi que la réalisation d'une liaison entre les autoroutes A30 et A31 face au constat de l'impossibilité d'élargir l'autoroute A31 en traversée de Thionville.

A l'issue du débat public de 2015, les études techniques et la consultation des acteurs locaux au travers de nombreux comités de pilotage a permis d'identifier et d'étudier 10 fuseaux de passage pour le contournement de Thionville qui s'ajoute à l'élargissement sur place de l'A31.

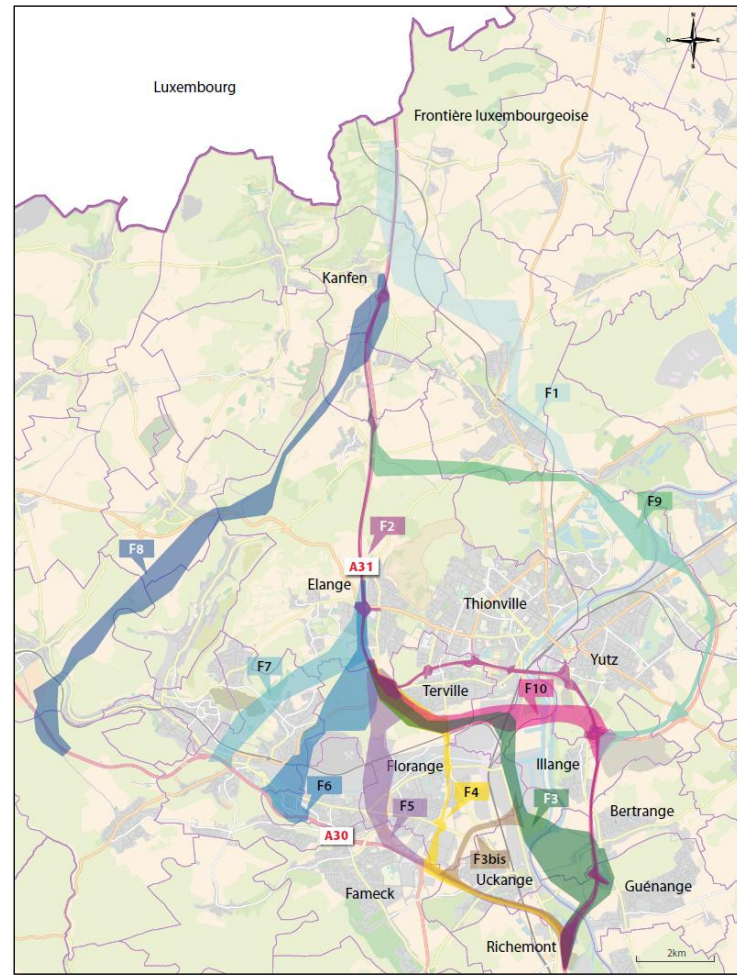


Figure 4: Variantes du contournement de Thionville étudiées après le débat public de 2015

L'analyse multicritères opérée a montré que les fuseaux F1, F7, F8 et F9 ne permettaient pas une attractivité suffisante pour détourner le trafic de la traversée de Thionville actuelle.

	F1	F3	F3 bis*	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10
Attractivité du fuseau et diminution de trafic à Thionville pour les VL	+	++	+	++	++	+	+	=	+	++
Attractivité du fuseau et diminution de trafic à Thionville pour les PL	-	+	--	++	++	=	-	--	--	=
Desserte du port d'Illange	=	++	++	+	+	+	=	=	=	++
Liaison interrégionales Orne-Fensch-Thionville	+	+	++	++	++	++	++	+	+	+

* Variante absente de l'analyse initiale car intégrée en cours d'étude.

Très favorable	Favorable	Neutre	Défavorable	Très défavorable
----------------	-----------	--------	-------------	------------------

Suite à ces études et sur proposition du comité de suivi Nord, il a été décidé de poursuivre les études techniques sur 6 fuseaux (F3, F4, F5, F6, F10), ainsi que sur le fuseau d'aménagement sur place (F2).

4.2.2. Retenir des fuseaux de passage techniquement, environnementalement et économiquement réalisables

Les études menées ont montré les difficultés techniques et les impacts du fuseau F6 (démolition de la falaise et construction d'un viaduc courbe de grande longueur), la problématique d'acquisition foncière pour le fuseau F5 et l'impact urbain important d'un doublement du viaduc de Thionville pour la variante F2.

Suite à la demande des élus locaux, un fuseau supplémentaire F3 bis (Uckange-Illange) a été ajouté.

Quatre variantes (F2, F3 bis, F4 et F10) ont donc finalement été retenues par le Comité de pilotage et présentées à la concertation de 2018-2019.

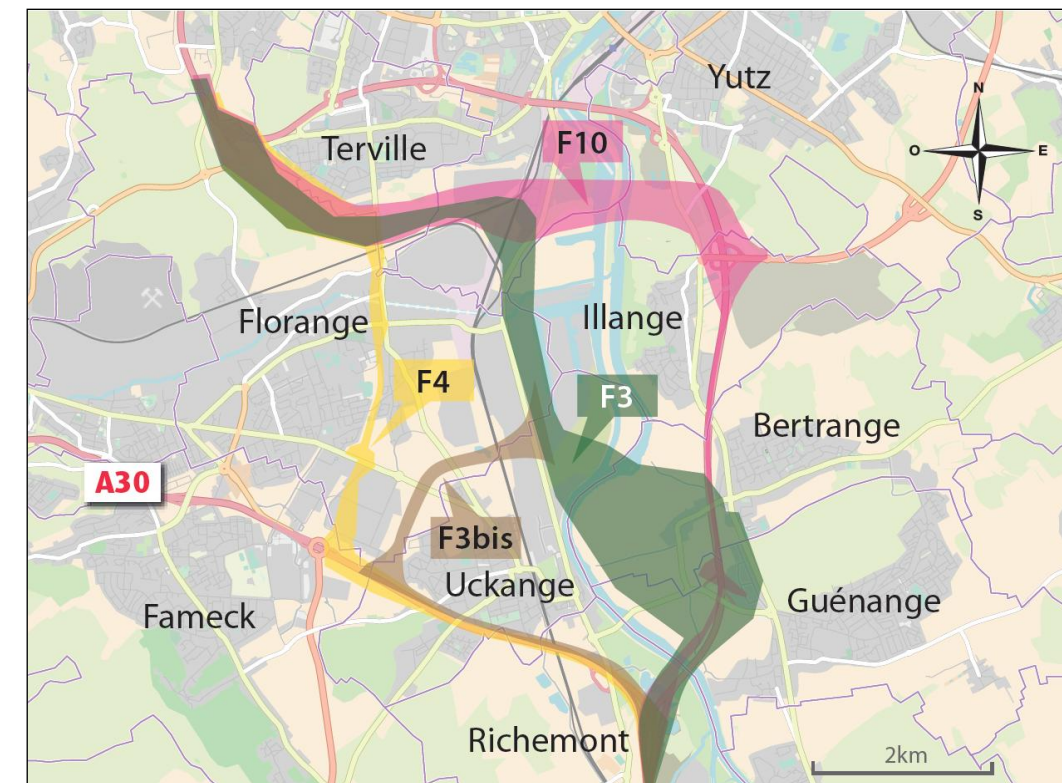


Figure 5 Variantes du contournement de Thionville présentées lors de la concertation de 2018-2019

Au cours de cette concertation, l'analyse comparative suivante a été présentée :

	Variante F3	Variante F3 bis	Variante F4	Variante F10
Environnement, Paysage et Patrimoine				
Urbanisme, Activités, Risques, Habitat et Nuisances				
Amélioration des déplacements, Desserte du territoire				
Sécurité				
Coût total du projet Richemont-Lux (M€)	720-860	650-790	600-740	600-720
Besoin financement publics (M€)	>90	>70	>0	>0
Estimation du prix du péage de la variante (€HT valeur 02/2017)	3,2 à 3,5	3,3 à 3,6	1,8 à 2,2	1,3 à 1,6
Estimation du péage Thionville-Luxembourg (€HT valeur 02/2017)	0,9 à 1,25			

Critère non discriminant
Critère très en faveur de la variante considérée
Critère en faveur de la variante considérée
Critère faiblement en défaveur de la variante considérée
Critère en défaveur de la variante considérée

Figure 6 Tableau de comparaison multicritères des variantes présentées lors de la concertation publique de 2018-2019

La concertation a permis de constater le faible intérêt pour les variantes F3 et F3bis. Elles sont apparues moins pertinentes sur les plans de l'environnement et du coût total dans l'analyse multicritères. De fortes préoccupations se sont aussi fait jour concernant le report potentiel sur le réseau secondaire et le souhait de limiter le montant du péage. Ceci a conduit le maître d'ouvrage à privilégier les variantes les plus attractives que sont F4 et F10.

4.2.3. Retenir des variantes supportables économiquement et limitant l'impact sur les zones urbanisées

En application de la lettre de commande ministérielle du 28 juin 2019, les études se sont poursuivies 2020 et 2022 sur le secteur Nord du projet A31bis. Concernant le contournement de Thionville, plusieurs variantes ont été étudiées plus précisément au sein des fuseaux F4 et F10 auxquels le fuseau F5 est venu s'ajouter à la suite de la

demande d'acteurs locaux (fuseau réexaminé suite à l'annonce de la fermeture de la cokerie de Serémange-Erzange par le groupe ArcelorMittal). Au total, 8 variantes ont fait l'objet d'études approfondies : 5 variantes sur le fuseau F4 avec des longueurs de tunnel différentes, 2 variantes via le fuseau F5 et 1 variante via le fuseau F10.

Les études ont concerné les aspects suivants :

- conception technique ;
- campagnes de sondages géotechniques et des relevés de piézomètres afin de suivre les nappes phréatiques ;
- campagnes de mesures acoustiques et de la qualité de l'air ;
- campagnes de mesures concernant la faune et la flore ;
- bénéfices socio-économiques, notamment concernant les projections de trafic et l'équilibre économique des variantes de tracé.

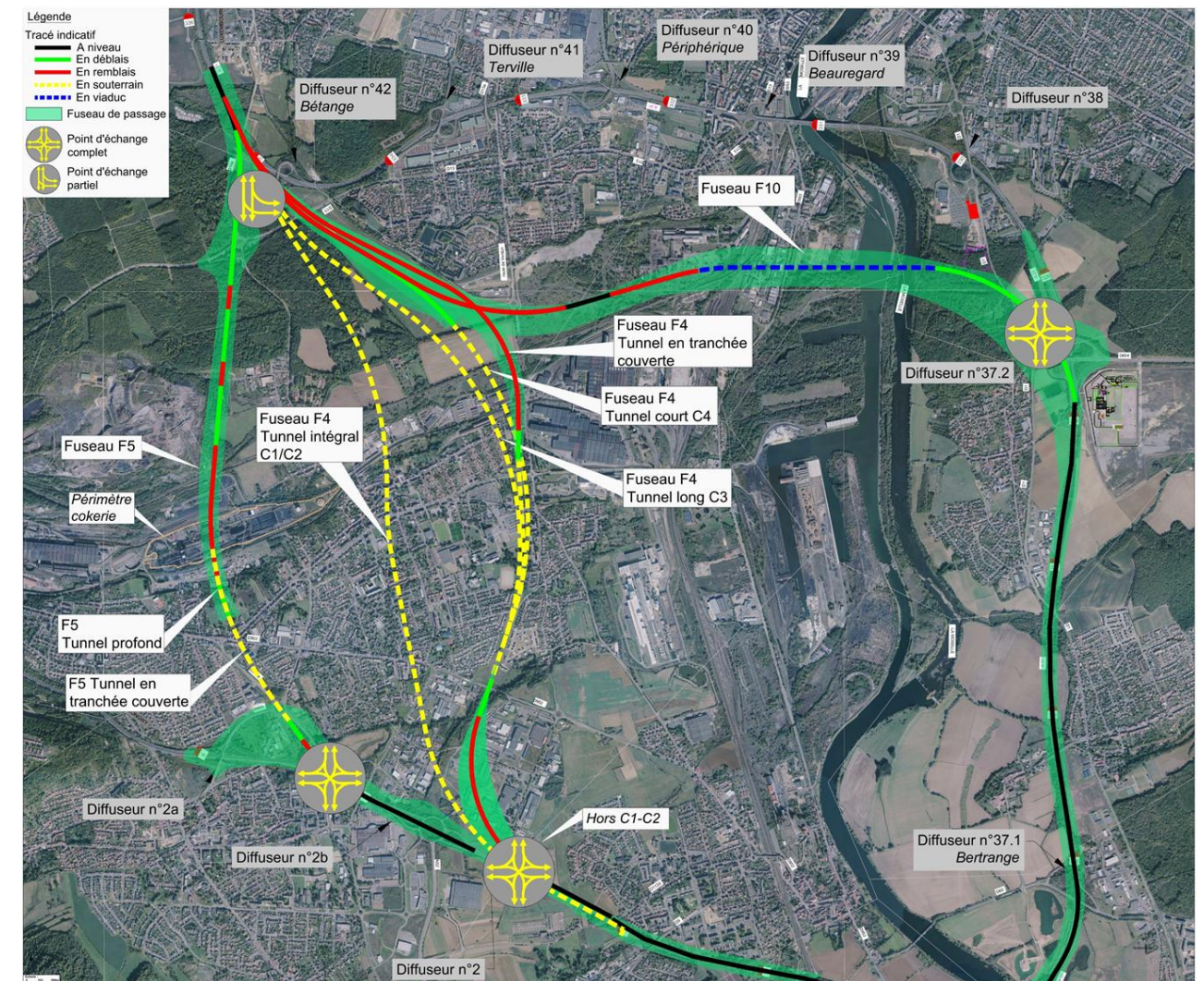


Figure 7 Variantes du contournement de Thionville étudiées après la concertation publique de 2018-2019

Un tableau d'analyse multicritères a été réalisé et fut présenté lors du comité de pilotage du 7 janvier 2022.

	Variante F4 tunnel tranchée couverte	Variante F4 tunnel profond (C1, C2)	Variante F4 tunnel profond (C3)	Variante F4 tunnel profond (C4)	Variante F5 tunnel tranchée couverte	Variante F5 tunnel profond	Variante F10
Paysages et Patrimoine							
Environnement et Milieux naturels							
Desserte du territoire							
Expropriations d'habitations nécessaires							
Impact sur les zones urbaines							
Complexité technique							
Faisabilité économique							
Délai technique de réalisation		>2030	>2030	>2030	>2030	>2035	

Critère non discriminant
Critère très en faveur de la variante considérée
Critère en faveur de la variante considérée
Critère faiblement en défaveur de la variante considérée
Critère en défaveur de la variante considérée

Figure 8 Tableau de comparaison multicritères des variantes étudiées après la concertation publique de 2018-2019

Le comité de pilotage du 4 mars 2022 a ensuite permis de sélectionner 4 variantes pour le secteur Nord parmi celles proposées et soumises à une analyse multicritères, pour être exposées lors de la concertation.

Notamment, les variantes F4- C1, F4- C2 et F4-C3 ont été écartées puisque leur faisabilité économique n'était pas démontrée. De plus, la variante F4 – Tranchée couverte a été écartée à la demande des acteurs du territoire, étant donnée le besoin conséquent d'expropriations d'habitations et l'impact plus important sur les zones urbanisées.

4.2.4. Le choix final de la variante préférentielle

L'État a donc proposé 4 variantes de tracé au public lors de la concertation 2022-2023 : F10 viaduc, F4 en tunnel profond et les variantes F5 tunnel de surface et tunnel profond.

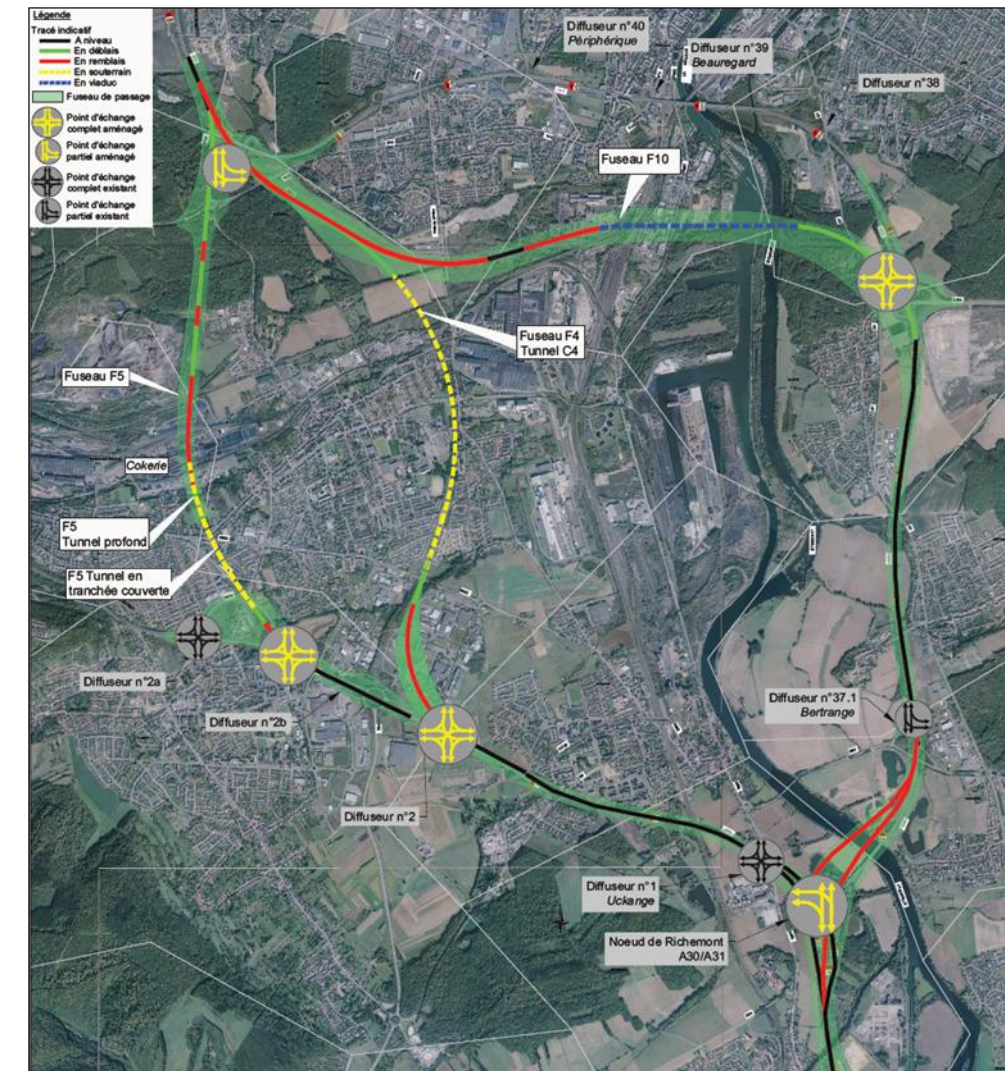


Figure 9 Variantes du contournement de Thionville présentées lors de la concertation publique de 2022-2023. La concertation avait notamment pour objectif de présenter l'analyse multicritères de ces variantes. Le tableau ci-dessous résume cette analyse :

	Variante F4 tunnel profond	Variante F5 tranchée couverte	Variante F5 tunnel profond	Variante F10 Viaduc
Environnement, paysage et patrimoine				
Urbanisme, activités, risques technologiques, habitats et nuisances				
Efficacité des déplacements, Desserte du territoire		Prix du péage peu élevé car coût moins élevé par rapport à F5-Tunnel profond		
Complexité technique et délai de réalisation				
Faisabilité économique et Prix du péage				

Critère non discriminant
Critère très en faveur de la variante considérée
Critère en faveur de la variante considérée
Critère faiblement en défaveur de la variante considérée
Critère en défaveur de la variante considérée

Figure 10 Tableau synthétique de comparaison multicritères des variantes présentées lors de la concertation publique de 2022-2023

Au vu des fortes craintes exprimées lors de la concertation concernant cette variante F5 et de l'attractivité plus faible de la variante F10, ainsi que sa déconnexion du Val de Fensch, **la décision ministérielle du 5 janvier 2024 entérine le choix de la variante F4 tunnel profond en tant que variante préférentielle devant être portée à l'enquête publique.** Cette variante prévoit donc un aménagement sur place de l'A30 depuis le nœud A30/A31 de Richemont jusqu'au diffuseur n°2 à Fameck (échangeur à reconfigurer), ainsi qu'une section en tracé neuf de près de 7 kilomètres qui relie l'A30 à l'A31 au niveau de l'échangeur n°42 « Etoile » de Florange (contournement ouest de Thionville). Elle est caractérisée par la présence d'une section souterraine d'environ 2,6 kilomètres de long au droit de la zone urbaine de Florange.

Cette variante présente un coût élevé du fait de la construction d'un tunnel mais elle limite les impacts environnements et humains. Du point de vue des déplacements, elle permet une desserte optimale des vallées de l'Orne et de la Fensch.

Le détail de ses effets et les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser, le cas échéant, les impacts de cette variante est présenté dans la pièce E (étude d'impact) du présent dossier d'enquête publique.

