

## 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 H

Bilans des étapes de concertation passées

**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	Mai 2025	Consultations interservices
Indice B	Septembre 2025	Saisine Autorité Environnementale et collectivités locales
Indice C	Mars 2026	Enquête publique

### **Trame du dossier d'enquête préalable à la 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
- PIÈCE F – Étude socio-économique
- PIÈCE G – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- **PIÈCE H – Bilan de la concertation publique**
- PIÈCE I – Classement des voies
- PIÈCE J – Avis sur le dossier
- ANNEXES

## Table des matières

1. Introduction .....	2
1.1. L'objet de la présente pièce.....	2
1.2. Rappel du projet global A31 Bis.....	2
2. Rappel des étapes passées du projet .....	5
2.1. L'histoire du projet et de la concertation ayant conduit au débat public de 2015 .....	5
2.2. Les études, concertations et décisions qui ont jalonné le projet entre 2015 et 2019.....	6
2.3. Les études et concertations justifiant la phase de concertation 2022-2023 sur le secteur Nord et la volonté de solliciter la DUP sur ce secteur .....	9
2.4. La poursuite de la concertation continue après la concertation publique de 2022-2023 concernant le secteur Nord .....	11
3. Les évolutions du contexte depuis le débat public .....	13
3.1. L'évolution de l'offre et des conditions de déplacement depuis 2015 .....	13
3.2. Une nouvelle planification intégrant le projet A31 Bis dans les perspectives d'aménagement et de développement du territoire .....	14
3.3. Une mise à disposition prévue, à titre expérimental, de l'autoroute A31 à la Région Grand Est.....	15
3.4. Le rapport du COI de décembre 2022 confirme l'opportunité du projet A31 Bis .....	15
4. Des invariants et des évolutions, conséquences des phases d'études et de concertation .....	16
4.1. Les invariants du projet issu des étapes de concertations.....	16
4.2. Les évolutions et les précisions du projet A31 Bis depuis le débat public de 2015 .....	17
5. Conclusion .....	20
6. Annexes.....	21

## 1. Introduction

### 1.1. L'objet de la présente pièce

La présente pièce, intitulée « Bilan des étapes de concertation passées », correspond à la pièce I du dossier d'enquête publique du projet A31 Bis entre Metz et la frontière luxembourgeoise.

Elle a pour objet, en application des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement de dresser un bilan des procédures prévues par les textes en vigueur « permettant au public de participer effectivement au processus de décision ».

Outre la présente synthèse, cette pièce comporte en annexe :

- le compte-rendu dressé par la Commission particulière de débat public suite au débat public de 2015,
- le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public (CNDP) suite au débat public de 2015,
- la décision ministérielle du 12 février 2016 prise suite au débat public de 2015,
- le bilan de la concertation post-débat public, 1<sup>ère</sup> phase de 2018-2019, établi par les garants désignés par la CNDP,
- le bilan de concertation publique de 2018-2019 établi par l'Etat,
- la lettre de commande ministérielle du 28 juin 2019 faisant suite à cette phase de concertation publique,
- le 2<sup>ème</sup> rapport intermédiaire de la concertation continue (2022-2023) concernant le secteur nord, établi par les garants désignés par la CNDP,
- le bilan de la concertation de 2022-2023 établi par l'Etat,
- la décision ministérielle du 5 janvier 2024 faisant suite à la concertation de 2022-2023,
- le 3<sup>ème</sup> rapport intermédiaire de la concertation continue (2019-2024), établi par les garants désignés par la CNDP,
- la décision de la CNDP du 2 mai 2024 relative au projet de liaison autoroutière A31bis,
- le bilan de la concertation publique préalable 2024 relative aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme relatif aux aménagements du secteur Nord du projet A31 Bis
- le 4<sup>ème</sup> rapport intermédiaire de la concertation continue (2024-2026), établi par les garants désignés par la CNDP.

Cette pièce s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique portant sur :

- la Déclaration d'Utilité Publique [DUP] des travaux nécessaires à la réalisation du projet A31bis secteur nord, entre la frontière luxembourgeoise et l'échangeur de Richemont, menée au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et du code de l'environnement ;
- les Mises En Compatibilité des Documents d'Urbanisme [MECDU] des communes concernées par le projet autoroutier, menées au titre du code de l'urbanisme ;
- le classement de la nouvelle liaison A31 dans la catégorie des autoroutes, au titre du code de la voirie routière, et le déclassement de l'ancienne section A31 contournée (entre le point d'échange de Richemont au sud et le point d'échange de Terville au nord).

### 1.2. Rappel du projet global A31 Bis

#### 1.2.1. Le projet global

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 dans 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 avec de nouvelles formes de mobilité collectives et partagées (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. 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 (Nord, Centre et Sud).

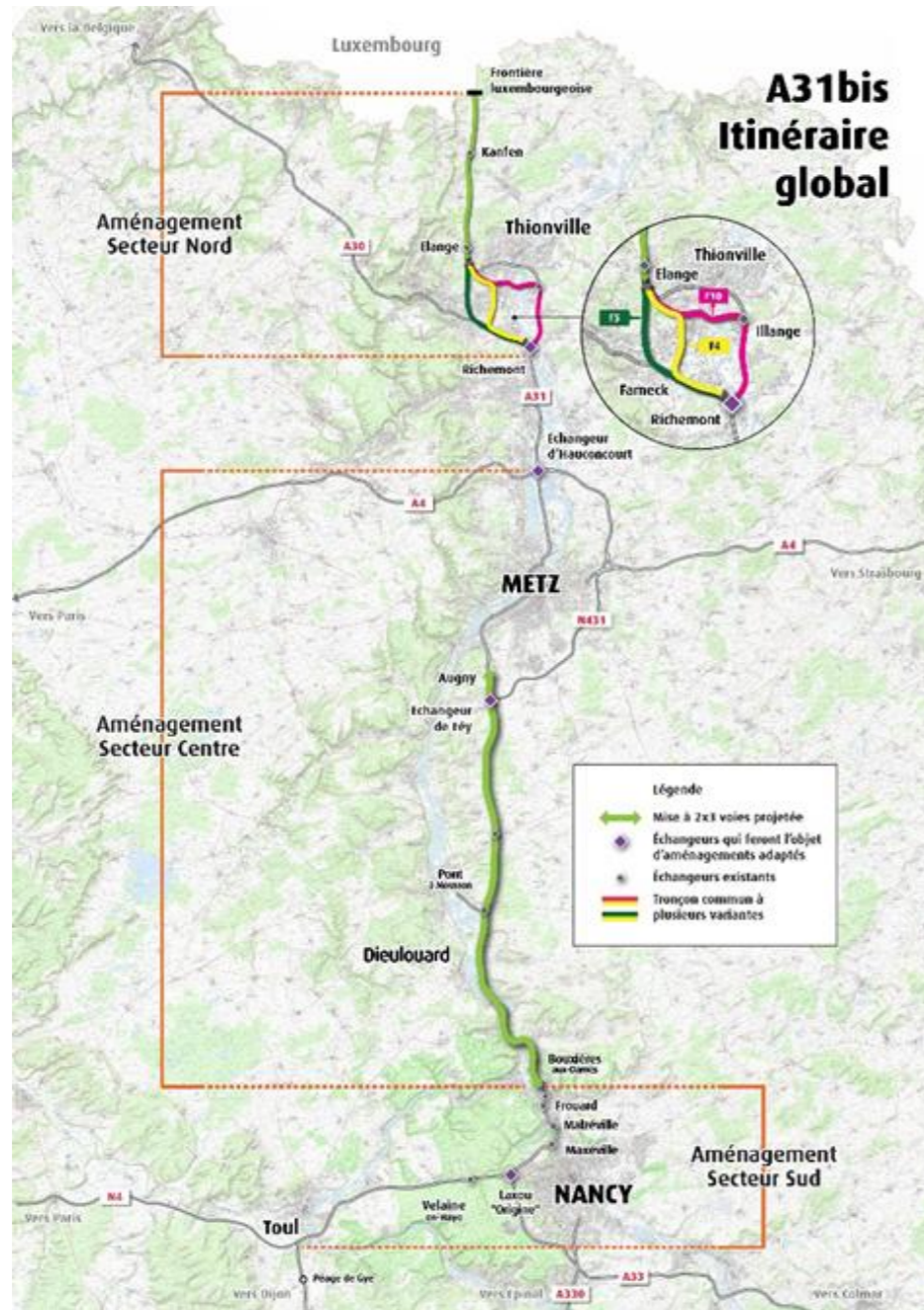


Figure 1 : le projet global A31 Bis

L'aménagement de l'infrastructure autoroutière sera réalisé selon trois grands principes :

- L'aménagement sur place (ASP) sur toutes les sections où cela est nécessaire et adapté ;
- L'aménagement en tracé neuf de tronçons autoroutiers à 2x2 voies dans les autres cas ;
- Le recours à la concession sur la section entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise, afin de mobiliser aussi rapidement que possible les financements nécessaires à la réalisation des aménagements retenus.

### 1.2.2. Le secteur Nord

Le périmètre du secteur Nord comprend la section autoroutière entre l'échange A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise, dans le département de la Moselle. Sur ce secteur, l'A31 connaît dès à présent 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 de nombreux riverains. 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 est prévu. Le projet consiste donc à

- élargir l'autoroute A30 de l'échangeur de Richemont jusqu'à la jonction de la future section en tracé neuf ;
- réaliser un contournement de Thionville en tracé neuf ;
- élargir l'autoroute A31 au nord de Thionville jusqu'à la frontière.

Enfin, sur ce secteur, 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.

**Les aménagements envisagés sur le secteur Nord sont les seuls objets du présent dossier d'enquête publique.**

### 1.2.3. Le secteur Centre

Le secteur Centre est compris entre Bouxières-aux-Dames, au Nord de Nancy (point d'échange n°23 de l'A31) et l'échangeur d'Augny au sud de Metz (point d'échange n°30a de l'A31).

L'intervention principale consistera à réaliser l'élargissement progressif à 2x3 voies de l'A31 sur les 40 kilomètres entre le sud de Metz et le nord de Nancy. L'aménagement envisagé consiste à utiliser le terre-plein central pour élargir l'A31 à 2x3 voies, de manière à en limiter les impacts sur l'environnement humain et naturel. Il permettra d'assurer le bon fonctionnement de l'autoroute sur le long terme.

L'aménagement comprend également des travaux de reconfiguration des échangeurs de Fey (A31/RN431) et de Hauconcourt (A4/A31) afin de remédier aux dysfonctionnements constatés. La mise à 2x3 voies sur cette section s'accompagnera de mesures de requalification environnementale comprenant notamment :

- Des protections acoustiques individuelles ou collectives pour les habitations les plus impactées par l'autoroute ;
- Le rétablissement de corridors écologiques et la modernisation des dispositifs d'assainissement.

### 1.2.4. Le secteur Sud

Le secteur Sud comprend la section autoroutière entre la gare de péage de Gye, au sud de Toul et Frouard, au nord de Nancy (point d'échange n°22 sur l'A31).

Sur ce secteur, la ministre des Transports a demandé en 2019 au préfet de Région Grand Est de mobiliser les collectivités locales intervenant en matière de mobilité sur le bassin de vie de Nancy pour étudier avec elles des solutions alternatives permettant de répondre aux enjeux de mobilité sur le secteur. Les discussions ont été engagées avec les acteurs locaux afin de poursuivre les réflexions en menant de nouvelles études permettant de prioriser des actions ou aménagements.

Une étude de mobilité, réalisée par le CEREMA et l'agence d'urbanisme SCALEN entre 2022 et 2023, a analysé l'impact d'une combinaison de solutions multimodales sur la congestion autoroutière (renforcement de l'offre ferrée, lignes de car express, covoiturage, développement du vélo). L'étude montre qu'un engagement fort sur plusieurs alternatives multimodales et des aménagements routiers résiduels, permettrait de résoudre des dysfonctionnements et points de congestion en répondant aux besoins de mobilité. Cette étude a ainsi permis de définir une stratégie validée lors du Comité de pilotage du secteur Sud de juillet 2023. De premières analyses de faisabilité et le chiffrage des aménagements proposés se poursuivent.

Enfin, pour institutionnaliser cette démarche partenariale, un groupement d'intérêt public a été créé en juillet 2023 ; il a vocation à coordonner les démarches de l'ensemble des acteurs dans le domaine de la mobilité sur ce secteur.

En parallèle, les études et procédures relatives à l'aménagement de protections acoustiques sur les communes de Maxéville et Champigneulle se poursuivent.

## 2. Rappel des étapes passées du projet

### 2.1. L'histoire du projet et de la concertation ayant conduit au débat public de 2015

#### 2.1.1. L'émergence du projet à la suite de l'abandon du projet de nouvelle autoroute A32

Le besoin d'améliorer les infrastructures autoroutières en Lorraine a émergé dès les années 1990. L'autoroute A31 traversant la région du Sud au Nord a été construite et mise en service progressivement entre les années 1960 et 1980, elle rencontre alors un trafic très dense et des problèmes structurels de congestion.

L'État a d'abord élaboré un projet de nouvelle autoroute parallèle à l'autoroute A31, nommé « A32 », ayant vocation à accueillir le trafic de transit en reliant Toul à Longwy ou Thionville. Ce projet a fait l'objet d'un débat public en 1999, mais a ensuite été abandonné à la suite du Grenelle de l'environnement en 2007 et de la publication de l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de Transports (SNIT) en septembre 2010. Ce dernier acte le réaménagement de l'autoroute A31 principalement sur place via des élargissements sur certaines sections et la création limitée de quelques liaisons neuves, notamment au niveau de Thionville.

Le ministère chargé des Transports acte en 2010 la substitution du projet initial d'A32 par le projet dénommé A31bis et s'inscrit dans le cadre des engagements de renforcement de l'A31 pris par le Président de la République. L'aménagement proposé était à ce stade : la création d'un barreau autoroutier en tracé neuf au droit de Nancy, une mise à 2x3 voies de l'A31 entre Nancy et Metz et la réalisation d'un contournement ouest de Thionville.

#### 2.1.2. Le débat public de 2015

Le débat public s'est tenu du 15 avril au 30 septembre 2015. Un **large dispositif d'information** du public a été mis en place en amont et durant le débat :

- les documents du maître d'ouvrage : dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, panneaux d'exposition. Le maître d'ouvrage a également produit, avant et pendant le débat, des études permettant d'éclairer certains points du projet, mises à disposition du public. De plus, pendant le débat public, le maître d'ouvrage a produit à la demande de la CPDP des fiches complémentaires apportant des réponses détaillées à certaines questions posées lors des échanges avec le public ;
- les documents de la CPDP : dépliant de présentation du débat public, affiches, tracts, deux numéros du « journal du débat », une exposition itinérante ;
- les outils en ligne : un site internet et des réseaux sociaux dédiés au débat public, e-mails, vidéo du débat ;
- autres : courriers postaux pour informer les acteurs du territoire, relais presse.

La CPDP a décidé de structurer le débat autour de **19 rencontres avec le public** : réunions publiques, débats mobiles et ateliers thématiques, qui ont réuni au total plus de **2700 participants**. À noter qu'une réunion supplémentaire a été organisée en septembre 2015 par la CPDP pour présenter les résultats d'une expertise complémentaire réalisée durant l'été 2015 pour donner suite aux demandes du public (le débat public avait alors été prolongé – il devait initialement se clore au 13 juillet).

Outre les rencontres, le public pouvait s'exprimer *via* le site internet, un coupon-T, des fiches contributions, un questionnaire lors des débats mobiles, ou encore par email. Au total, ce sont **1 579 contributions qui ont été versées au débat**.

Les contributions ont permis de retenir les enseignements suivants :

- la congestion et la dangerosité de l'A31 sont largement reconnues ;
- les positions sur l'opportunité du projet restent très nuancées :
  - les défenseurs du projet soulignent ses atouts pour le développement économique et les échanges ;
  - une partie du public et certains acteurs contestent des aspects précis du projet sans pour autant remettre en cause ses objectifs ou ses autres caractéristiques : les aménagements proposés au droit de Thionville, Metz, Nancy et Toul ont fait débat ;
  - les deux variantes les plus proposées émanent principalement des habitants du Toulois et de Florange. Elles concernent d'une part l'élargissement de l'A31 au droit de Nancy, au lieu de la création du barreau Gye-Dieulouard, et d'autre part le contournement de Thionville par Hayange, au lieu de la création de la liaison A30-A31.
- l'expertise complémentaire réalisée durant l'été 2015 a permis d'apporter de nombreux éclairages ;
- le développement des offres de transport alternatives à la route est perçu comme une priorité ;
- les impacts sur l'environnement et les milieux humains a fait l'objet d'importantes préoccupations : préserver les milieux naturels, agricoles, les paysages, le patrimoine, réduire les nuisances sonores, répondre au défi du changement climatique ;
- le montage financier a fait l'objet de nombreux débats : des interrogations sur la concession, un point de discordance concernant le péage et des propositions de financement alternatives.

À l'issue du débat public, la CNDP a formulé plusieurs recommandations au maître d'ouvrage en vue de la poursuite de la concertation :

- la mise en place d'un observatoire partenarial des trafics et de leur évolution, au moins dans le secteur Toul-Nancy ;
- la réalisation d'une étude approfondie sur la mise à 2x2 voies sans caractéristiques autoroutières de la RD611 entre Toul et Dieulouard, avec franchissement de la Moselle vers Dieulouard et raccordement à l'A31 ;
- la réalisation d'une étude approfondie portant sur une liaison A30-A31 passant au-dessus des hauts fourneaux d'Arcelor Mittal et empruntant la forêt domaniale ;
- l'instauration d'une concertation avec le grand public et les habitants sur les mesures à prendre pour la traversée de Florange, si cette option devait finalement être retenue par le maître d'ouvrage ; cette concertation devrait reposer sur un projet prévoyant le principe d'une traversée en tranchée couverte et permettrait d'en préciser le positionnement et la longueur ;
- une communication renforcée sur une exploitation multimodale de l'autoroute au nord de Thionville ;
- la demande à la CNDP de nommer un garant de la concertation à venir.

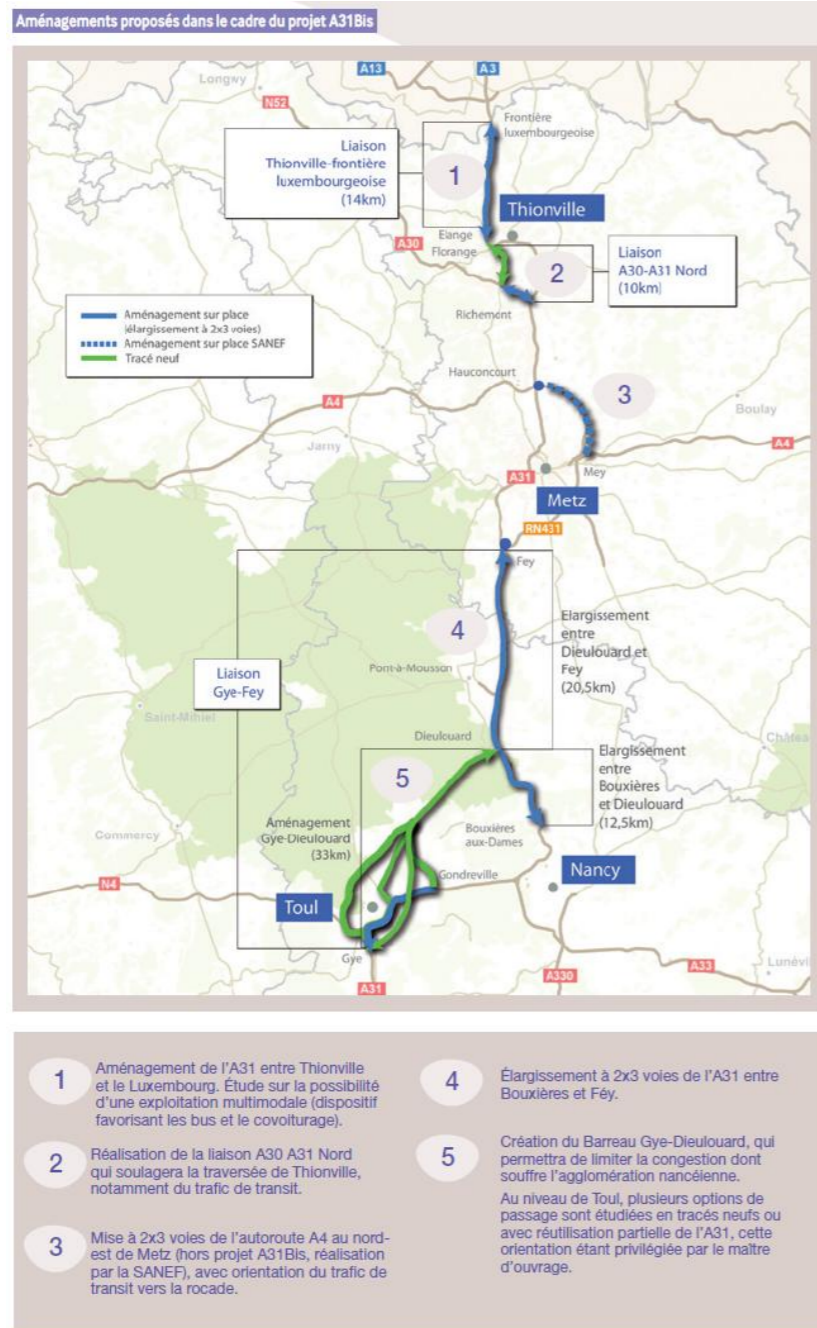


Figure 1 - Projet A31 Bis présenté au débat public

## 2.2. Les études, concertations et décisions qui ont jalonné le projet entre 2015 et 2019

### 2.2.1. La décision post-débat public de 2016

Après le débat public, la **décision ministérielle du 12 février 2016 a confirmé l'intention de réaliser le projet** et a :

- défini le projet retenu avec un principe d'aménagement progressif s'inscrivant dans le périmètre présenté au débat ;
- acté le recours à la concession pour les aménagements autoroutiers en tracés neufs et pour les aménagements au nord de Thionville ;
- Identifié des secteurs d'études spécifiques : Nord, Centre et Sud ;
- ouvert une nouvelle phase dans l'élaboration du projet avec :
  - la conduite d'études permettant de comparer plusieurs scénarios ;
  - la création d'un observatoire des trafics sur le triangle Toul-Nancy-Dieulouard ;
  - La création d'un COFIL et de comités de suivi locaux sur chacun des secteurs identifiés ;
  - le lancement d'une concertation avec le public pour notamment présenter les analyses des variantes selon différents critères.

### 2.2.2. Les principes de la concertation post-débat

En avril 2016, **Jean-Michel Stievenard a ainsi été désigné garant de la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique** (il a été rejoint en 2021 par Luc Martin, voir ci-après).

Fin 2016, une « **Charte de la concertation post débat public** » a été élaborée spécifiquement pour le projet A31 Bis. Elle présente le cadre de la concertation qui sera menée jusqu'à l'enquête publique, ainsi que le programme des études réalisées concomitamment par l'État.

**La concertation sur le projet A31 Bis est un processus continu et fait partie intégrante du processus d'études.** La concertation et les études se nourrissent l'une de l'autre et permettent de faire évoluer le projet pour que celui-ci réponde au mieux aux enjeux du territoire et de l'État, porteur du projet. Dans ce cadre, de 2016 jusqu'à l'automne 2019, le **dialogue post-débat public** a été initié avec :

- un **comité de pilotage**, présidé par le préfet de Région, associant l'ensemble des parties prenantes, chargé d'assurer la cohérence d'ensemble du projet. Le comité de pilotage s'est réuni pour la première fois le 2 mai 2016 et s'est prononcé sur le programme des études. **Il s'est ensuite réuni à 7 reprises entre 2016 et 2019** pour suivre l'avancement des études et prendre acte des propositions des comités de suivi sectoriels ;
- un **comité de suivi par secteur géographique** associant les collectivités locales et les représentants de la société civile, notamment ceux ayant participé au débat public, aux études et à l'orientation des différentes solutions apportées. Les comités de suivi de chacun des tronçons du projet A31 Bis se sont tenus semestriellement, entre 2016 et 2018. Les résultats des études leur ont été présentés au fur et à mesure de leur avancement, et des orientations ont été proposées au comité de pilotage ;
- un **observatoire des trafics**, sur le périmètre du triangle Toul - Nancy - Dieulouard, associant l'État et les collectivités locales, a eu pour objectif de stabiliser et fiabiliser les estimations des trafics sur ce secteur et d'éclairer la meilleure stratégie susceptible d'être mise en œuvre. L'observatoire des trafics a été lancé en 2016 et s'est réuni à deux reprises, en juillet 2016 et en décembre 2017. Les

participants ont alors échangé sur les études de trafic, menées pour stabiliser les estimations de trafic et les résultats qu'elles ont apportés. En parallèle, 4 réunions techniques se sont déroulées entre la DREAL, le CEREMA, la DIR-Est (Direction Interdépartementale des Routes), le Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle, le Grand Nancy, le Parc naturel régional (PNR) de Lorraine, le Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale Sud-Meurthe-et-Moselle et les associations pour partager au mieux les données collectées et les analyses qui en découlent.

Le comité de pilotage global a été réuni les 2 mai 2016, 12 décembre 2016, 26 septembre 2017, 1<sup>er</sup> février 2018, 29 juin 2018, 5 octobre 2018 et le 21 octobre 2019.

Le comité de suivi secteur Nord a été réuni les 1<sup>er</sup> octobre 2016, 7 juillet 2017, 22 décembre 2017 et 22 juin 2018. Le comité de suivi secteur Centre a été réuni les 24 octobre 2016, 3 juillet 2017 et 1<sup>er</sup> décembre 2017. Le comité de suivi secteur Sud a été réuni les 20 octobre 2016, 2 juin 2017, 18 décembre 2017 et 4 juin 2018.

**Les orientations suivantes ont été retenues par le comité de pilotage du 29 juin 2018, sur proposition des comités de suivi sectoriels, en vue de l'organisation d'une nouvelle concertation publique locale :**

**Pour le secteur Nord :**

- l'élargissement sur place à 2x3 voies de l'A31 entre Thionville et la frontière luxembourgeoise avec un dimensionnement de la bande d'arrêt d'urgence, permettant d'accueillir une voie réservée aux véhicules de transport en commun à terme, le développement de parkings relais (cars et covoiturage) en lien avec les collectivités compétentes et une mise à niveau environnementale de l'ensemble de cet axe.
- 4 fuseaux pour le contournement de Thionville soumis à la concertation.

**Pour le secteur Centre :**

- le maintien des fonctions actuelles de la RN 431 et de l'A31, c'est-à-dire sans orienter vers la RN 431 et l'A4 le trafic de transit de l'A31 en traversée de Metz.
- l'élargissement à 2x3 voies, par le milieu, entre Augny-Féy, Dieulouard et Bouxières-aux-Dames, incluant la remise à niveau environnementale de l'infrastructure, ainsi que le traitement adapté des échangeurs Féy et Hauconcourt en interface avec l'A31.

**Pour le secteur Sud :**

- Trois variantes d'aménagement soumises à la concertation.

### 2.2.3. La concertation de 2018-2019

Après le débat public de 2015 et le dialogue continu avec les acteurs du territoire, le maître d'ouvrage a souhaité instaurer un dialogue direct avec le grand public. **Une nouvelle phase de concertation volontaire a été organisée du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019, sous l'égide de Jean-Michel Stievenard, garant de la CNDP.** À cette occasion, plusieurs rencontres publiques ont été organisées, réunissant près de **1900 participants** : 10 réunions publiques et réunions thématiques, 1 conférence, 6 rencontres de proximité et 3 visites exploratoires. Celle-ci a permis au public de s'informer sur le projet et de s'exprimer sur les variantes et les caractéristiques des aménagements proposés à la concertation, **avec 553 avis et questions au total**, qui ont permis d'éclairer le maître d'ouvrage.

Dans son bilan de cette première phase de concertation, **le garant a émis plusieurs recommandations sur les modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique :**

- mener des auditions auprès de certains acteurs qui ont émis des propositions durant la concertation ;
- investir durablement la réflexion sur les transports et participer au Lorraine de la mobilité ou au Grenelle de la mobilité ;
- élargir la réflexion sur l'A31 Bis à l'ensemble du dispositif routier de la Lorraine ;
- développer la réflexion publique sur les nouveaux comportements de mobilité ;
- accompagner la phase suivante (préparation du dossier de la DUP) par un dispositif de concertation construit sur la base de la charte de la concertation révisée ;
- organiser des rencontres publiques afin de partager la connaissance sur l'avancée des études, durant préparation du dossier de la DUP ;
- questionner le titre du projet.

La DREAL Grand Est, maître d'ouvrage du projet, a tiré plusieurs **enseignements de cette concertation publique locale :**

- l'opportunité du projet a été confirmée ;
- le secteur Nord a été défini comme crucial et nécessitant une réponse globale. Les études sur ce secteur sont alors « prioritaires » et le maître d'ouvrage a indiqué privilégier les variantes F4 et F10 ;
- sur le secteur Centre et jusqu'à Bouxières-aux-Dames, le maître d'ouvrage a indiqué poursuivre les études de la mise à 2x3 voies ;
- de manière générale, le maître d'ouvrage a proposé de participer au renforcement de l'intermodalité sur l'ensemble du sillon lorrain ;
- enfin le maître d'ouvrage a indiqué que « *le processus de concertation se poursuivra durant toutes ces étapes, selon des modalités à définir en lien avec la CNDP et sur la base d'une charte de la concertation actualisée et précisée* ».

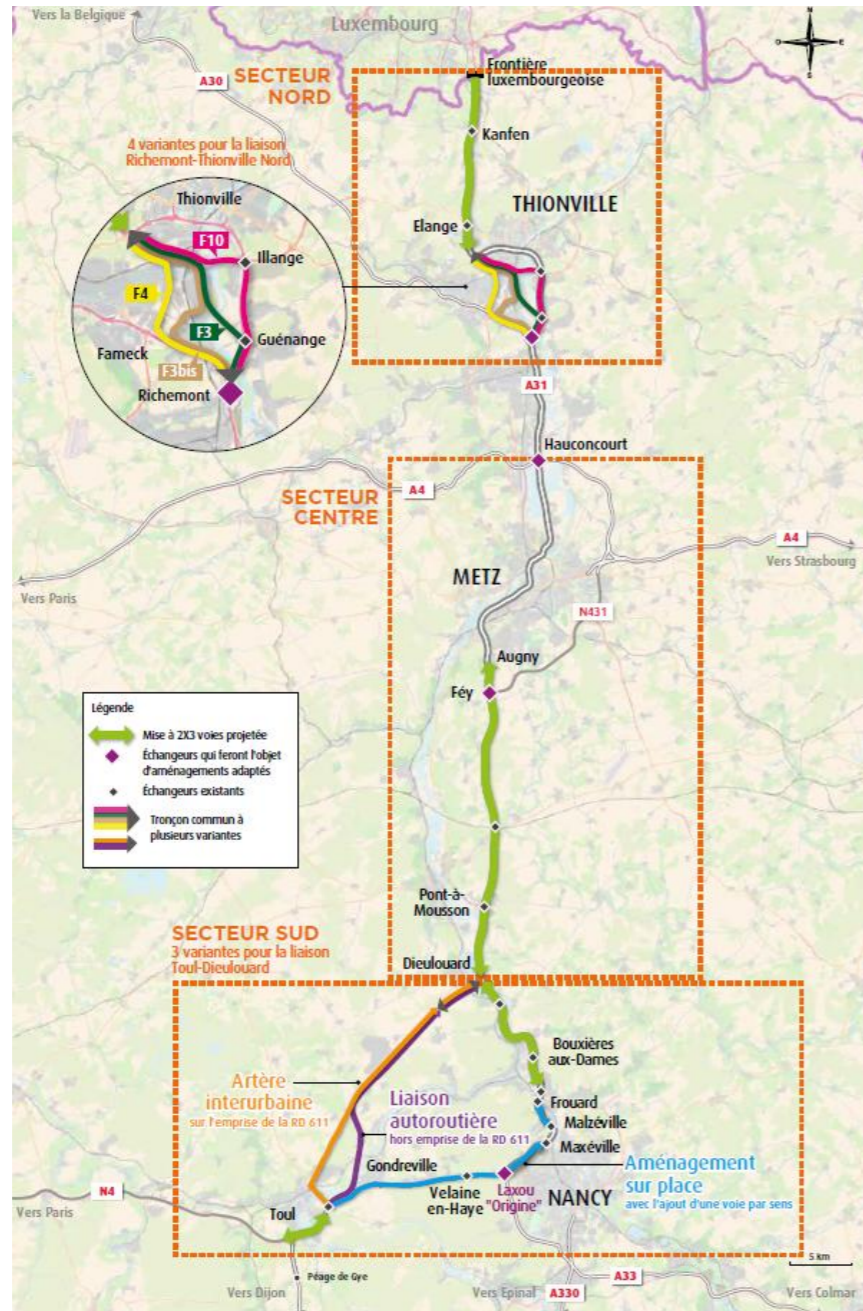


Figure 2 - Projet A31 Bis tel que présenté par le maître d'ouvrage lors de la concertation de 2018-2019

#### 2.2.4. La décision ministérielle de 2019

La ministre des Transports a adressé en juin 2019 une lettre de commande relative au projet A31 Bis au préfet de la Région Grand Est. Elle commande de poursuivre les études de manière différentielle selon les secteurs. Un comité de pilotage a été organisé le 21 octobre 2019 pour présenter cette lettre de commande et les étapes à venir.

Sur le secteur Nord :

- **poursuivre les études entre Rlichemont et la frontière luxembourgeoise** : l'aménagement sera réalisé dans le cadre d'une concession, à travers un système de péage fermé pour lequel le maître

d'ouvrage devra réfléchir à des mesures d'accompagnement. Par ailleurs, le projet doit prévoir la possibilité d'une voie réservée pour les transports collectifs et étudier les moyens de développer le covoiturage ;

- **affiner les études des variantes F4 et F10 pour le contournement de Thionville**, en accordant une attention particulière d'une part aux aspects hydrogéologiques et géotechniques liés à la réalisation de l'ouvrage et d'autre part aux dispositifs de protection des riverains ;
- le dispositif de concertation doit associer l'ensemble des acteurs du territoire, être mené sous l'égide d'un garant de la CNDP, et continuer jusqu'à l'enquête publique.

Sur le secteur Centre :

- poursuivre les études de l'élargissement de l'A31 à 2x3 voies entre Augny/Fey et Bouxières-aux-Dames et sur le renforcement des échangeurs de Fey et Hauconcourt.
- **porter une attention spécifique à la mise aux normes environnementales** de l'infrastructure existante et aux impacts sur l'eau, sur les riverains et sur les enjeux de biodiversité et de transparence de l'infrastructure.
- **préservier la possibilité d'un phasage des travaux** en priorisant les opérations et en optant pour une mise en service successive.
- **respecter un objectif de coût plafond de 300M€ TTC** (valeur janvier 2019) avec une participation de l'État fixée au maximum à 50 % de ce coût.
- engager, en concertation avec la métropole de Metz et dans un cadre distinct du projet A31 Bis, une **réflexion sur les possibilités d'amélioration de l'A31 en traversée de l'agglomération messine**.

Sur le secteur Sud :

- au vu de l'absence de consensus sur l'aménagement de la section entre Toul et Dieulouard, mobiliser les collectivités locales compétentes en matière de mobilité sur le bassin de vie de Nancy pour étudier des solutions alternatives pour répondre aux enjeux de mobilité sur le secteur Sud, dans le cadre d'une démarche multi-partenaire et multimodale.
- poursuivre les études pour l'amélioration de l'impact sonore de l'A31, dans un cadre distinct du projet A31 Bis.

#### 2.2.5. Les suites de la concertation publique locale de 2018-2019

La « charte de la concertation préparatoire à l'enquête publique », mise à jour en février 2021, inscrit 3 étapes principales de la concertation post-débat public :

- « Après la concertation publique locale formelle entre novembre 2018 et avril 2019, les études préalables seront conduites par le maître d'ouvrage et présentées et discutées avec les acteurs du territoire » : cela correspond aux comités de suivi et de pilotage organisés par la DREAL avec le territoire dans le cadre de la poursuite des études.
- « Une fois les études consolidées, des actions de concertation à caractère non réglementaire auront lieu pour associer plus globalement le territoire et le grand public avant de finaliser le dossier soumis à l'enquête publique » : cela correspond à la concertation publique locale de 2018-2019 et à la concertation 2022-2023, qui vise notamment à préparer le dossier de DUP.
- « En dernier lieu, la procédure d'enquête publique permettra à toutes les parties prenantes de s'exprimer dans le cadre réglementaire auprès de la commission d'enquête désignée par le Tribunal Administratif ». L'enquête publique marquera la fin du dialogue post-débat public.

Jean-Michel Stievenard garant de la concertation continue, a publié en **septembre 2021 un rapport intermédiaire**. Il émet plusieurs **préconisations concernant la suite de la concertation post-débat public**, qu'il définit comme **conditions d'un débat transparent** :

- avoir un « fond commun d'analyses géopolitiques », c'est-à-dire une perception objectivée des conséquences du projet ou des mesures qui en découlent ;
- avoir un vocabulaire et un référentiel commun ;
- organiser une réunion d'information sur les éléments nouveaux apparus depuis février 2019 et organiser des ateliers de travail animés par la DREAL ;
- intégrer de nouveaux partenaires dans le comité secteur Nord.

En octobre 2021, compte tenu de l'ampleur du projet et des actions de concertation à mener, la CNDP a désigné un deuxième garant, **Luc Martin**.

## 2.3. Les études et concertations justifiant la phase de concertation 2022-2023 sur le secteur Nord et la volonté de solliciter la DUP sur ce secteur

### 2.3.1. La concertation continue entre 2019 et 2022 et la demande des élus locaux d'étudier une nouvelle variante pour le contournement de Thionville

**À partir de 2019, en application de la lettre de commande ministérielle, et au regard des enseignements de la concertation, les études ont été poursuivies.** Dans le cadre de la préparation de la concertation visant à déterminer le tracé définitif du secteur Nord, des études ont d'abord été menées sur la section en aménagements sur place et sur les fuseaux potentiels de la section en tracé neuf.

**La poursuite des études sur le secteur Nord s'est accompagnée d'une concertation continue dense.** Le comité de pilotage du secteur Nord est régulièrement consulté depuis la fin de la concertation publique de 2018-2019. **Il a été réuni le 18 décembre 2020, le 7 janvier 2022, le 4 mars 2022 et le 8 novembre 2022.**

Les réunions de cette instance - s'appuyant sur les conclusions des phases de concertation et sur les résultats des études - permettent de débattre, d'orienter au mieux la poursuite des études et d'acter les avancées du projet. Autour du préfet de la Moselle et des services de l'État, le COPIL secteur Nord associe les principales parties prenantes concernées, afin notamment d'informer les collectivités locales et représentants de la société civile de la tenue et de l'avancement des études et d'assurer la compatibilité entre le projet A31 Bis et les autres projets du territoire.

De façon concrète, concernant le contournement de Thionville, des élus locaux ont proposé en 2021 à l'Etat d'étudier une nouvelle variante via le fuseau F5 avec un passage en tunnel. La mairie de Florange avait réalisé une analyse d'opportunité permettant de nourrir cette demande que les services de l'Etat ont pu analyser. Une réunion technique a été organisée avec les maires et présidents d'agglomération concernés le 30 avril 2021. L'Etat s'est ensuite engagé à réaliser des études techniques complètes (avec la même rigueur que pour les autres fuseaux) sur deux variantes pouvant utiliser ce fuseau.

De même, les associations de riverains ou mobilisées sur des enjeux environnementaux, membres du comité de pilotage, ont pu faire valoir différents éléments concernant l'impact sur les milieux naturels et humains qui ont été pris en compte par le maître d'ouvrage (emplacement des têtes de tunnel sur les variantes concernées, nuisances sonores, etc...).

**Enfin, le COPIL secteur Nord du 4 mars 2022 a permis de sélectionner les 4 variantes de contournement de Thionville** qui ont été présentées à la concertation de 2022-2023 : F4-Tunnel profond, F5-Tunnel profond, F5-Tunnel de surface et F10-Viaduc. Depuis, les études des quatre variantes sélectionnées se sont poursuivies et ont été affinées afin de préciser les différentes thématiques qui alimentent la comparaison des variantes (aspects techniques, impact sur le milieu naturel et le milieu humain, coûts...). **Notons que deux des quatre variantes étudiées et présentées (F5-tunnel profond et F5-tunnel de surface) lors de la concertation proviennent de propositions des acteurs locaux.**

### 2.3.2. La concertation concernant le secteur Nord de 2022-2023

**Sur le secteur Nord**, après la concertation publique locale de 2018-2019 et le dialogue qui s'en est suivi avec le territoire *via* les COPIL, le maître d'ouvrage a souhaité instaurer un dialogue direct avec le grand public afin d'être éclairé sur le choix de la variante de tracé de contournement de Thionville. **Une nouvelle phase de concertation volontaire a été organisée du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, sous l'égide de deux garants de la CNDP : Jean-Michel Stievenard et Luc Martin.** La concertation a permis de rencontrer plus de **1700 participants** à l'occasion de **14 rencontres** sur le territoire : 7 réunions publiques et réunions thématiques, 1 atelier, 4 rencontres de proximité et 2 visites exploratoires. Cette concertation a permis au public de s'informer sur les avancées du projet et de s'exprimer sur les variantes de contournement de Thionville, avec **891 avis et questions au total**, qui ont permis d'éclairer le maître d'ouvrage.

Chacune des réunions publiques a été le lieu de débats durant plus d'1h30 après la présentation du maître d'ouvrage. Ces séances de questions-réponses ont permis à l'ensemble des parties prenantes d'exprimer leur point de vue et d'interroger le maître d'ouvrage sur un ensemble de problématiques liées à la conception et aux impacts du projet (dimensionnement des échangeurs et du tunnel, impacts sur les milieux humains et naturels, fonctionnement des voies réservées aux transports en commun, intégration du projet dans une stratégie multimodale).

Enfin, les garants de la concertation ont proposé au mitan de la concertation que les associations et les collectifs puissent déposer des cahiers d'acteurs pour formaliser leur positions et propositions. Ces derniers ont permis de compléter les interventions en séance et sont publiés sur le site du projet. 24 cahiers d'acteur ont été déposés. Une visite exploratoire et une réunion publique supplémentaires sur les aspects des impacts environnementaux du projet ont été programmées en plus par le maître d'ouvrage à la demande des garants.

Dans leur bilan de cette phase de concertation, **les garants ont émis des recommandations** :

- Profiter de la phase de concertation continue pour sensibiliser les jeunes publics ;
- Organiser une réunion publique de « réédition des comptes » ;
- Auditionner des rédacteurs de cahiers d'acteurs ;
- Rendre publique l'Étude du cabinet Rainette sur la biodiversité autour du parc de Bétange ;
- Rendre public l'état d'avancement de la procédure de classement de l'allée des marronniers ;
- Présenter l'étude d'impact du projet ainsi que les études préalables avant leur inscription dans le dossier soumis à l'enquête publique ;
- Mettre au point un instrument de mesure et de suivi du bilan carbone de ce projet ;
- Établir un tableau prévisionnel des temps de parcours selon le tracé susceptible d'être choisi ;
- Réaliser une analyse phytosanitaire sur la situation des marronniers centenaires et les atteintes subies selon le scénario choisi ;
- Éclaircir le concept de co-visibilité à propos du parc et du château de Bétange ;
- Présenter le plan de développement de l'offre ferroviaire et son accès de part et d'autre de la frontière ;

- Présenter le schéma de développement du covoiturage ;
- Présenter le schéma de développement du transport par BHNS ;
- Approfondir l'hypothèse d'affectation de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation des transports en commun ;
- Présenter les expériences déjà tentées sur le covoiturage ;
- Confronter / coordonner l'affectation des voies avec le Luxembourg ;
- Esquisser et rendre publics les scénarios de l'autoroute du futur ;
- Recenser les partenaires financiers pouvant contribuer à une subvention d'équilibre ;
- Présenter l'état d'avancement des réflexions sur l'Écotaxe ;
- Rassembler les différents modèles de modulation de péage ;
- Recenser les différents systèmes de free flow et le bilan des expériences déjà réalisées ;
- Revoir le dessin des échangeurs de l'Etoile et de Sainte-Agathe ;
- Présenter le tracé des éventuels murs anti-bruit ;
- Présenter l'esquisse du chantier et proposer un suivi du chantier par les riverains ;
- Établir un point zéro des pollutions et leur effet sur la santé ;
- Proposer une modélisation de la qualité de l'air.

La DREAL Grand Est, maître d'ouvrage du projet, a tiré plusieurs **enseignements de cette concertation** :

- le projet est nécessaire en complémentarité avec les autres modes de transport ;
- parmi les quatre variantes présentées dans le dossier de concertation pour le contournement de Thionville, la variante F4 se détache incontestablement ;
- des ajustements du projet sont nécessaires et seront étudiés, notamment sur l'amélioration des fonctionnalités du projet et de la réduction de son impact environnemental et humain ;
- l'insertion des entrées et sorties du tunnel dans les zones naturelles ou urbanisées est une dimension très importante de l'acceptabilité du projet ;
- une attente forte existe pour le développement des transports en commun et du covoiturage via ce projet et sur le territoire en général en complément des opérations prévues sur la ligne ferroviaire Metz-Luxembourg.

En réponse aux recommandations des garants, le maître d'ouvrage a également pris plusieurs **engagements** : engager des actions de communication à destination des jeunes publics ;

- organiser une réunion du comité de pilotage après la publication de la décision ministérielle qui fera suite à la concertation sur le secteur Nord 2022-223 et avant de dépôt du dossier de demande de DUP ;
- organiser une réunion publique pour présenter l'étude d'impact lorsque cette dernière sera établie ;
- publier une fiche synthèse décrivant l'ensemble des opérations prévues pour le développement de l'offre ferroviaire ;
- présenter les résultats de l'étude sur le développement du covoiturage et du transport par BHNS ainsi que des retours d'expérience de mise en place de voies dédiées à ces modes lors de l'enquête publique ;
- poursuivre le travail de coordination de l'opération A31 Bis avec le gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg. Le comité de pilotage du secteur Nord sera informé des échanges ;
- saisir la région Grand Est afin de présenter l'état d'avancement des réflexions sur l'Écotaxe ;
- poursuivre l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise en péage, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages ;

- revoir la configuration des deux échangeurs afin d'assurer une liaison avec le réseau local et une continuité entre la VR52 et l'A31 Bis au sud ;
- présenter l'organisation du chantier une fois le concessionnaire autoroutier retenu ;
- présenter les modélisations de la qualité de l'air tenant compte de la situation actuelle et des trafics futurs seront intégrées dans l'étude d'impact afin de déterminer précisément l'évolution de la qualité de l'air.

### 2.3.3. La décision ministérielle de 2024 qui acte la poursuite du projet en vue de l'enquête publique

A la suite de la concertation et sur la base de ces enseignements, le préfet de Moselle a saisi le ministre des Transports pour qu'il statue sur les suites à donner, et notamment sur le choix définitif du tracé des aménagements du secteur Nord du projet A31 Bis et notamment de la variante de contournement de Thionville.

Dans sa décision du 5 janvier 2024, le ministre chargé des Transports, tire les enseignements du bilan et notamment concernant le contournement de Thionville :

- Que l'impact important de la variante F5 sur la forêt domaniale Florange ainsi que sur le milieu urbanisé avec la nécessité de recourir à des destructions d'habitations est rédhibitoire,
- Que la variante F10 ne rassemble pas de soutiens locaux puisque ces fonctionnalités n'améliorent pas la desserte du territoire,
- Et qu'à l'inverse, la variante F4 est de nature à garantir la meilleure réponse aux contraintes locales et d'assurer une desserte optimale du territoire tout en maîtrisant l'impact grâce à un tunnel profond.

De plus, le ministre tire aussi des enseignements de la concertation, la nécessité de revoir la configuration des échangeurs Nord et Sud raccordant la future secteur neuve. La décision insiste aussi sur l'attention particulière à accorder :

- à l'insertion urbaine du projet pour réduire les nuisances sonores et en termes de pollution atmosphérique
- à l'insertion du projet dans le paysage à proximité du parc et du château de Bétange, inscrits aux monuments historiques
- ainsi qu'au risque de report de trafic sur le réseau secondaire

**Ainsi, dans sa décision du 5 janvier 2024, le ministre chargé des Transports acte :**

- le choix de la variante en tunnel du fuseau F4 pour l'aménagement du secteur nord d'A31 bis, compris entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise ;
- **la poursuite du projet, en vue de l'enquête d'utilité publique, dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique ;**
- un aménagement qui devra comprendre, sur la section comprise entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace réservé à la bande d'arrêt d'urgence ;
- la poursuite d'études coordonnées avec le Grand-Duché du Luxembourg sur l'opportunité et les conditions de réalisation d'une expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage, en complément des voies réservées aux transports en commun ;
- la conduite d'études spécifiques pour évaluer la qualité de l'air aux abords immédiats des entrées et sorties de tunnel ;

- l'évaluation de l'augmentation des niveaux de bruit à hauteur des façades voisines des sections des autoroutes A30 et A31 élargies et des sections neuves de l'A31bis, afin de préciser les emplacements et caractéristiques des protections acoustiques à mettre en place ;
- l'étude de l'insertion paysagère de l'infrastructure, notamment l'aménagement des têtes de tunnel ;
- l'adaptation de la conception des échangeurs de Sainte Agathe au sud du barreau neuf, et de l'Etoile au nord, pour conserver autant que possible, au regard des couts supplémentaires et des impacts sur les circulations et environnementaux générés, les mouvements de desserte des territoires traversés par l'autoroute A31bis. L'aménagement de l'échangeur de Sainte Agathe devra assurer la continuité du trafic entre le barreau neuf et la VR52 au sud pour la desserte du Val de Fensch ;
- la poursuite de 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 vitesses adaptés ;
- le maintien la concertation continue jusqu'à l'enquête publique en associant à l'avancement des études les élus et les collectivités locales, les représentants du monde socio-économique ainsi que les associations concernées par le projet. La décision demande également que le maître d'ouvrage veille également à l'association des jeunes publics au projet d'infrastructure et à ses implications.

**Un COPIL est organisé le 21 février 2024 pour présenter cette décision à l'ensemble des parties prenantes du territoire.**

### 2.3.4. La concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur le secteur Nord

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure qui vise à adapter ou à actualiser certaines dispositions des documents d'urbanisme pour qu'ils soient rendus compatibles avec la réalisation du projet A31bis tel qu'il est défini aujourd'hui sur le secteur Nord. La procédure de mise en compatibilité porte sur sept documents d'urbanisme : les plans locaux d'urbanismes (PLU) des communes de Zoufftgen, Entringe, Thionville, Terville, Florange, Fameck et Richemont. Les mises en comptabilité des documents d'urbanismes nécessaires au projet sont détaillées dans la pièce G du présent dossier.

La présente enquête publique unique porte notamment sur la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur le secteur Nord. **Ainsi, conformément à l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, l'Etat a organisé, en amont de l'enquête publique unique, une concertation publique sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur le secteur Nord du projet A31bis. Cette concertation s'est tenue du 3 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2024.** Elle s'est appuyée sur un dispositif d'annonce via la presse et les réseaux sociaux, un dossier de concertation et un site internet. Elle a permis au maître d'ouvrage de rencontrer 68 personnes à l'occasion de 7 permanences dans les communes concernées par une mise en compatibilité de leur PLU. Le public avait également la possibilité de s'exprimer en ligne (19 avis et 16 questions déposées) ou sur des registres papier disponibles dans les 7 mairies concernées (14 contributions déposées).

Cette concertation a ainsi permis de :

- Présenter les modifications nécessaires au projet sur les documents d'urbanisme actuels ;
- Assurer l'information et la participation du public ;
- Recueillir les remarques, observations et propositions, et apporter des réponses.

L'Etat retient les enseignements suivants de cette phase de concertation :

- Poursuivre le dialogue sur le projet avec les acteurs du territoire, en particulier en se concertant avec les Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sur l'ajustement du fuseau de DUP.
- Préciser la justification des modifications des plans locaux d'urbanisme (PLU) au regard des aménagements prévus dans la suite de la procédure.
- L'importance pour le public rencontré des aspects relatifs à la protection des nuisances et un besoin de poursuite de l'information sur ce sujet
- La nécessité de préciser l'arrêté de prise en considération afin de donner de la visibilité aux acteurs institutionnels
- Une majorité des contributions dépasse l'objet propre de la concertation MECDU

## 2.4. La poursuite de la concertation continue après la concertation publique de 2022-2023 concernant le secteur Nord

### 2.4.1. La poursuite de la concertation continue sur le secteur Nord

L'Etat a poursuivi les études de conception du projet sur la base de la décision ministérielle du 5 janvier 2024. La poursuite des études a permis de préparer le présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. La validation de ce dossier en mai 2025 a permis le lancement de l'ensemble des consultations préalables obligatoires à l'enquête.

En parallèle, l'Etat a diffusé une nouvelle **lettre d'information en janvier 2025** qui permettait de présenter les caractéristiques du projet qui sera porté à l'enquête publique et de mettre en lumière certains éléments importants de celui-ci comme les protections acoustiques.

Ensuite, au moment de la consultation préalable à l'enquête des collectivités locales au titre du code de l'environnement, **un COPIL a été organisé le 28 novembre 2025 afin de préciser le calendrier des procédures à venir jusqu'à l'enquête ainsi que les caractéristiques détaillées du projet après la poursuite des études de conception.** L'Etat a diffusé une dernière **lettre d'information en janvier 2026** afin de diffuser ces éléments au public.

Enfin, plusieurs associations concernées par le projet ont été reçues, à leur demande, par le maître d'ouvrage pour des réunions de travail entre janvier et février 2026, organisées en Sous-préfecture de Thionville. Les trois collectifs reçus sont les suivants : collectifs d'habitants d'Uckange, collectifs d'habitants de Terville et association de sauvegarde du site de Bétange.

## 2.4.2. Une concertation continue en cours sur les deux secteurs et une concertation publique à venir sur le secteur Centre

**Sur le secteur Centre**, après la concertation publique locale de 2018-2019, le dialogue se poursuit avec le territoire *via* les COPIL. En parallèle, le maître d'ouvrage conduit les études préalables à une enquête publique concernant l'élargissement de l'A31 entre Bouxières-aux-Dames et Augny ainsi que sur l'aménagement des échangeurs d'Hauconcourt et de Fey. **Le comité de pilotage secteur Centre a été réuni le 29 novembre 2022 sur cette période.**

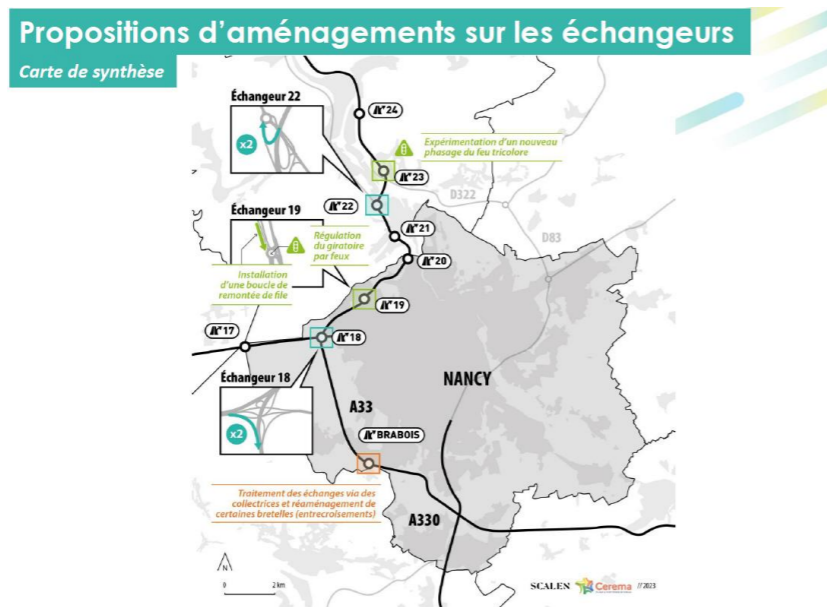
Des variantes d'aménagement sont toujours en cours d'élaboration et l'objectif est d'organiser une concertation publique dans les prochaines années afin d'être éclairé sur le projet à présenter à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

La concertation s'est également poursuivie de manière dense sur le **secteur Sud**, en lien avec les études en cours, et dans le cadre de la démarche partenariale avec les collectivités locales mise en place en 2019 par la lettre de commande ministérielle.

Une étude de mobilité a ainsi été conduite collégalement par l'État et l'ensemble des collectivités locales du sud Meurthe-et-Moselle compétentes en matière de transport et de mobilité en 2022-2023. Les résultats de cette étude ont été présentés lors du Comité de pilotage du secteur Sud de juillet 2023. Cette étude fait la démonstration qu'une combinaison de solutions de mobilité alliant transport en commun et aménagements autoroutiers sur place permet de répondre aux besoins de déplacement. La DREAL a ensuite réalisé une étude de faisabilité technique et financière des aménagements autoroutiers identifiés comme pertinents par l'étude de trafic (cf. carte ci-après). Depuis 2025, les différents partenaires ont souhaité concentrer les travaux d'études sur l'aménagement de l'échangeur de Brabois sur l'A33 ; une analyse est en cours afin de retenir une solution préférentielle d'aménagement pour cet unique aménagement.

Le groupement d'intérêt public (GIP) créé en juillet 2023 a maintenant vocation à coordonner les démarches de l'ensemble des acteurs dans le domaine de la mobilité sur ce secteur.

Le comité de pilotage secteur Sud a été réuni les 14 janvier 2022, 29 novembre 2022 et 5 juillet 2023. L'assemblée générale du GIP s'est ensuite réunie le 22 décembre 2023, le 17 septembre 2024 et le 19 décembre 2025.



## Propositions d'élargissement

Carte de synthèse

Points de vigilance :

- Contraintes environnementales (forêt de protection de Haye)
- Topographie (côte de Gentilly)
- Difficultés techniques potentielles (A33, Bande d'arrêt d'urgence pour Voie Réservee Transports en Commun)

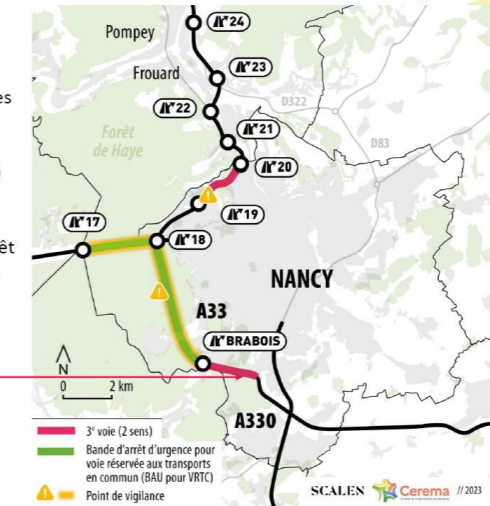


Figure 3 - Cartes présentées au COPIL de juillet 2023 présentant les aménagements autoroutiers nécessaires à moyen et long termes afin de répondre au besoin de mobilité dans le bassin nancéens en présence de mesures ambitieuses concernant les transports en commun

## 2.4.3. Une nouvelle saisine de la CNDP rendue nécessaire par le délai écoulé depuis le débat public de 2015

Conformément aux dispositions de l'article L.121-12 du code de l'environnement, l'enquête publique n'ayant pas été ouverte dans les 5 ans suivant la publication du bilan du débat public de 2015, établi par le président de la commission nationale du débat public, la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités a ressaisi la CNDP le 20 mars 2024. Ce délai était de 5 ans selon l'état du droit à la date de la conclusion du débat public en 2015.

Selon les dispositions de cet article, la CNDP « 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 ».

**Dans sa décision du 2 mai 2024, la CNDP a considéré que le secteur Nord du projet A31 bis, qui n'a pas été substantiellement modifié, ne nécessitait pas la relance de la concertation avec le public.** La CNDP indique donc qu'il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et participation du public jusqu'à l'enquête publique.

### 3. Les évolutions du contexte depuis le débat public

#### 3.1. L'évolution de l'offre et des conditions de déplacement depuis 2015

##### 3.1.1. Une croissance continue de la circulation depuis 2015 et une aggravation constatée des conditions de circulation conformément aux projections présentées au public

Les dossiers de 2015, 2018 et 2022 ont successivement présenté les évolutions probables puis réelles des conditions de transport (trafic moyen journalier annuel, niveau de congestion, durée des trajets) ; les mesures réelles de trafic présentées dans les dossiers plus récents validant les projections présentées dans les dossiers antérieurs.

Les dossiers de concertation de 2018 et de 2022 ont permis de présenter au public l'accroissement de la circulation et celui des difficultés associées à la congestion, notamment sur le secteur Nord par rapport à la situation de 2015, confirmant de ce fait les projections du débat public de 2015. Le dossier de concertation de 2022 a présenté les évolutions passées et à venir du nombre de travailleurs transfrontaliers, et son implication potentielle sur les conditions de circulation, tout en tenant compte des nouveaux usages de transport et du développement du télétravail.

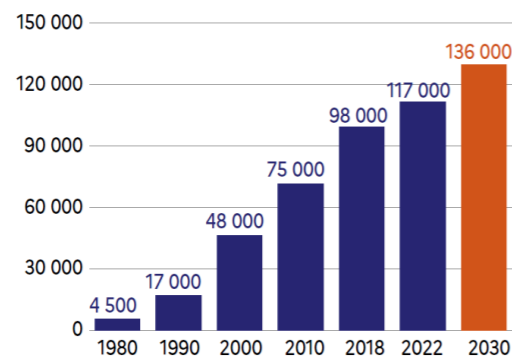


Figure 4 - Évolution du nombre de travailleurs transfrontaliers (figure du dossier de concertation 2022)

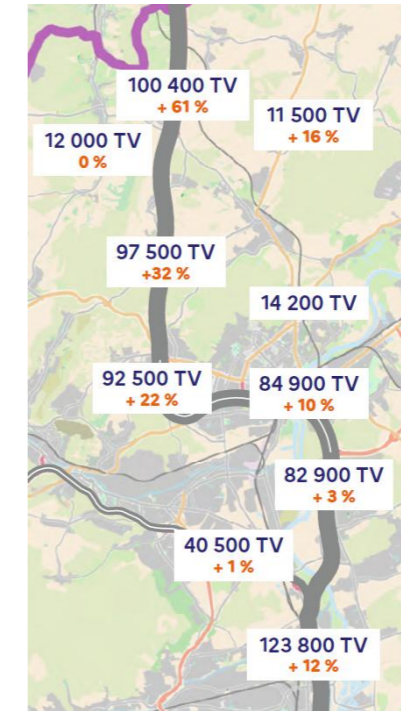


Figure 5 - TMJA tous véhicules (VL+PL) 2 sens cumulés en 2030 par rapport à 2018 (figure du dossier de concertation 2022)

La dégradation progressive des conditions de circulation sur l'A31 depuis l'agglomération de Thionville jusqu'à la frontière à l'horizon 2030 se traduit par une réduction de la vitesse et une exposition toujours accrue aux aléas de trafic.

##### 3.1.2. De nombreux projets de transport en cours de concrétisation

Plusieurs projets concernant les infrastructures ferroviaires, la voie d'eau et les transports en commun ont été lancés en parallèle du projet A31 Bis et se poursuivent pour participer à absorber la croissance des flux de déplacement. Le dossier de la concertation de 2022-2023 sur le secteur Nord a ainsi fait le point sur ces différents projets :

- les travaux en cours et programmés sur le réseau ferroviaire doivent permettre, entre Metz et le Luxembourg, la circulation d'un train de marchandises, de 8 TER et d'1 TGV par heure de pointe et par sens à l'horizon 2030. Pour les voyageurs, l'objectif est de pouvoir proposer 22 000 places dans chaque sens aux heures de pointe contre 8 000 en 2018 soit un doublement de l'offre voyageurs actuelle ;
- concernant le transport fluvial, les acteurs du sillon lorrain portent l'ambition de développer de manière progressive et équilibrée les ports de Metz, Thionville et Nancy dans un cadre stratégique concerté et une gouvernance renouvelée. Le développement des plateformes multimodales est aussi en réflexion ;
- une démarche de développement des aires de covoiturage est en cours dans le département de Moselle afin d'encourager cette pratique qui réduit les coûts pour les usagers, limite le trafic et permet de réduire, à terme, l'empreinte écologique de la route ;
- le développement d'une offre importante de cars transfrontaliers est en cours, au travers de la création de voies dédiées et de la mise en place de lignes à haut niveau de service (BHNS).

L'État a notamment signé avec le Grand-Duché du Luxembourg un **accord intergouvernemental en 2018** pour l'augmentation, indiquée ci-dessus, de la capacité de la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg ainsi qu'à la promotion des transports en commun. L'ensemble des opérations ferroviaires permettant d'atteindre l'objectif de service précité sont notamment financé à parité par la France et le Luxembourg pour une enveloppe totale de 440 millions d'euros.

Les deux États et la région Grand Est ont acté le lancement en mars 2024 de la réalisation d'un schéma des mobilités routières (transports en commun, parking-relais et covoiturage) afin de planifier de manière cohérente le développement de la mobilité durable transfrontalière. Les aménagements en France retenus dans le schéma ont vocation à être à leur tour cofinancés par le Grand-Duché du Luxembourg. Dans l'attente, l'accord intergouvernemental a déjà permis de financer plusieurs aménagements de parking-relais à Thionville et à Longwy grâce à une enveloppe de 10 millions d'euros de crédits luxembourgeois.

**De l'autre côté de la frontière, les projets français trouvent leur prolongement au Luxembourg.** D'ici 2035, le Plan national de mobilité (PNM) 2035 identifie ainsi un ensemble de projets sur le corridor A3/CFL90 (l'autoroute A3 luxembourgeoise constituant le prolongement de l'autoroute A31 française, tandis que le CFL90 désigne l'offre ferroviaire Metz – Luxembourg)<sup>1</sup>.



- L'itinéraire cyclable express PC103 **113** qui reliera Dudelange à la ville de Luxembourg constituera l'épine dorsale du réseau cyclable de ce corridor.
- L'amélioration de la PC6 qui relie Rumelange à Noertzange **114** et qui longe l'autoroute A13 **115** offrira des accès supplémentaires à la PC103 ainsi qu'aux gares.
- Le contournement d'Alzingen **110** permettra de mettre en place des liaisons cyclables supplémentaires vers la ville de Luxembourg **116** et **117**.
- Avec jusqu'à 32 trains par heure, toutes directions confondues, la gare de Bettembourg constituera un pôle majeur pour le « Bike and Rail ».



- La mise en service de la nouvelle ligne Bettembourg-Luxembourg **118** viendra renforcer l'offre ferroviaire transfrontalière. Cette ligne accueillera jusqu'à neuf trains voyageurs, dont un TGV, par heure et par direction.
- Deux trains directs par heure relieront le P+R de Volmerange-les-Mines et Dudelange **119** non seulement à Howald **23**, à la Gare centrale et à l'arrêt Pfaffenthal-Kirchberg, mais aussi à la Nordstad. Deux navettes par heure entre Volmerange-les-Mines et Bettembourg pourront renforcer cette offre.
- L'antenne ferroviaire de Kayl aura une cadence à la demi-heure régulière entre Rumelange et Noertzange **120** avec une halte supplémentaire à Kayl-Nord **121**.
- Des lignes de bus desserviront, de part et d'autre de la frontière, les zones situées à l'écart des gares. Les bus seront priorisés sur l'A3 **122**. Sur la N3, des priorisations au niveau de Frisange ainsi que le contournement d'Alzingen **110** amélioreront la fiabilité des temps de parcours des bus.
- Un grand nombre de P+R faciliteront l'intermodalité. À Ottange **123**, à Frisange **111**, près du nouvel échangeur Dudelange-Centre, qui sera également accessible depuis la France **124** et près de la Croix de Gasperich **16**, des extensions ou de nouveaux P+R s'ajouteront aux P+R existants de Thionville, Metzange, Hettange-Grande, Volmerange-les-Mines et Roussy-le-Village.



- Dans le corridor le plus chargé, l'impératif de privilégier le transport d'un maximum de personnes par rapport au simple déplacement d'un maximum de véhicules semble le plus évident. Pour augmenter la capacité de transport de personnes sur l'autoroute A3, la troisième voie **122** sera réservée aux bus et aux covoitureurs en cas de congestion routière.
- Le contournement d'Alzingen **110** permettra de délester la traversée de Hesperange au profit de modes de transport plus adaptés à l'agglomération formée par la Ceinture suburbaine et la ville de Luxembourg.

Figure 6 - Organisation prévisionnelle de la mobilité sur le corridor A3/CFL90 à l'horizon 2035 (source PNM)

### 3.2. Une nouvelle planification intégrant le projet A31 Bis dans les perspectives d'aménagement et de développement du territoire

Depuis le débat public de 2015, le projet A31 Bis a progressivement intégré les documents de planification et les réflexions globales sur la mobilité dans la Région.

<sup>1</sup> Voir <https://gouvernement.lu/fr/dossiers/2022/pnm2035.html>

Le SRADDET de la Région Grand Est a été adopté par le Conseil régional le 22 novembre 2019. Son objectif 19 « Gommer les frontières et ouvrir le Grand Est à 360 » intègre la réalisation d'infrastructures « pour mieux connecter le Grand Est au cœur de l'Europe et pour l'inscrire dans les dynamiques économiques des territoires voisins avec un nombre accru de travailleurs transfrontaliers attendus dans les années à venir. Vers le Luxembourg, l'ambition est de mieux calibrer les infrastructures depuis Nancy et Metz en fonction des flux actuels et à venir en s'appuyant sur la complémentarité des modes (projet A31 Bis, performance des services ferroviaires, développement des ports de Moselle) »<sup>2</sup>.

Par ailleurs, le Livre blanc des mobilités en Lorraine, rendu public en novembre 2021<sup>3</sup>, prévoit la finalisation du projet A31 Bis sur l'ensemble des sections Sud, Centre et Nord dans son engagement n°1 « Doter la Lorraine d'un réseau d'infrastructures de mobilités à la hauteur des enjeux de moyen terme et préparer les étapes ultérieures ». Le Livre blanc, qui a fait l'objet de deux années de concertation menée sous l'égide de la Région Grand Est et du Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain, avec le soutien de l'État, rapporte que « les collectivités ont aussi rappelé leur attachement à voir, sur les sections nord et centre du projet A31 Bis, terminées les études préalables et lancées les enquêtes publiques ».

### 3.3. Une mise à disposition prévue, à titre expérimental, de l'autoroute A31 à la Région Grand Est

L'article 40 de la loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale indique que « à titre expérimental et pour une durée de huit ans à compter de la promulgation de la présente loi, il peut être mis à la disposition des Régions volontaires des autoroutes, des routes et des portions de voies non concédées relevant du domaine public routier national situées sur leur territoire ».

La décision ministérielle du 4 janvier 2023<sup>4</sup>, prise en application de l'article 40 précité, et conformément aux dispositions de l'article 38 de la même loi, précise la liste des autoroutes, routes et portions de voies qui seront mises à disposition des Régions. L'autoroute A31 est l'un des axes mis à disposition de la Région Grand Est. La convention État-Région relative à la mise en œuvre de l'expérimentation de mise à disposition du réseau routier national a ensuite été signée le 19 octobre 2023 (délibération du conseil régional adoptée le 22 septembre 2023<sup>5</sup>). Concrètement, la région Grand Est deviendra le maître d'ouvrage du projet A31 Bis pour les aménagements hors secteurs concédés (le secteur Nord n'est donc pas concerné) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 et pour une durée de 5 ans.

En effet, l'Etat restera maître d'ouvrage de l'opération routière sur le secteur Nord du projet A31bis. **L'article 29 de la convention de mise à disposition stipule que la section d'autoroute, objet du secteur Nord du projet A31bis et comprise entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise, est concernée par le projet de concession autoroutière portant notamment sur le contournement de Thionville et la mise à 2x3 de voies de l'A31 voies Thionville-Luxembourg.**

Or, les dispositions législatives du code de la voirie routière (L.122-4 notamment) et de la loi 3DS (articles 38 et 40) n'autorisent par la Région à attribuer une concession autoroutière.

Ainsi, dans le cadre du projet d'aménagements du secteur Nord du projet A31bis, l'Etat et la région sont notamment convenus que l'Etat continuera à piloter l'opération autoroutière A31bis Secteur Nord en lien étroit avec la Région Grand Est. Les sections objets de l'opération autoroutière seront exclues du réseau mis à disposition au moment de la mise en concession.

En parallèle, la Région a annoncé investir 1 milliard d'euros tant dans la remise à niveau et la modernisation des infrastructures routières concernées (axes RN4/RN44 et A31) que dans l'accompagnement de la décarbonation des flux de fret à travers le territoire. La Région a aussi annoncé la mise en place d'une contribution spécifique pour les poids lourds sur les sections non-concédées, conformément aux dispositions de la loi « Climat et Résilience » et de l'ordonnance du 26 juillet 2023 (qui transpose le nouveau cadre européen régissant la tarification de l'usage des routes par les poids lourds et permet aux régions et aux départements volontaires d'instituer un dispositif d'éco-contribution visant les poids lourds sur le réseau routier dont ils ont la charge).

### 3.4. Le rapport du COI de décembre 2022 confirme l'opportunité du projet A31 Bis

Dans son avis de 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures observait, sur le projet A31 Bis : « Considérer que le projet doit être découpé en trois phases distinctes correspondant à trois sections de natures différentes et à aménager dans le respect des conclusions du débat public de 2015. Une mise en concession de la partie nord, qui ne devrait pas exiger de financements publics, est une solution qui pourrait être adaptée. La mise en concession de la partie centre paraît difficile compte tenu du caractère fortement urbanisé de ce secteur, un aménagement progressif sur crédits publics est à privilégier. Au sud, les éléments ne sont pas réunis pour décider des modalités de traitement des difficultés.

Les solutions permettant de réduire les coûts supportés par les usagers quotidiens mais aussi de privilégier les solutions de transports collectifs et de covoiturage doivent être pleinement intégrées dans la conception du projet, voire, dans la mesure du possible, mises en œuvre sans attendre sur l'itinéraire existant. »

Le COI recommande ainsi la « Poursuite [des] études et [des] procédures permettant l'engagement des travaux sur la période 2023-2027 pour les sections Nord et Centre, et 2028-2032 pour la section Sud ».

Dans son rapport de décembre 2022 "Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions"<sup>6</sup>, le COI retient le projet dans les 3 scénarios d'investissement dont le scénario sélectif « planification écologique »<sup>7</sup>. Il est en effet proposé de « poursuivre la concertation sur le choix de tracé et lancer la DUP en vue d'une autoroute concédée A31 Nord et poursuivre les études sur A31 centre ». Dans les annexes au rapport, le COI précise :

- pour le secteur Nord : « Le COI considère que la mise en concession est un enjeu fort du projet, dont l'enquête publique permettra de mesurer l'acceptabilité. Il recommande que les solutions permettant de privilégier les transports collectifs et le covoiturage soient pleinement explicitées dans la conception du projet, voire mises en œuvre sans attendre sur l'itinéraire existant. Il demande d'examiner si des mesures d'accompagnement sont nécessaires et prévues conjointement au projet pour éviter

<sup>2</sup> Voir <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2019/11/sraddet-ge-rapport-2sur3-strategie-vdef.pdf>

<sup>3</sup> Voir <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2017/05/20211119-grenelle-lor-livre-blanc.pdf>

<sup>4</sup> Voir <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046949953>

<sup>5</sup> Voir <https://grandest-webdelib.digitechcloud.fr/webdelibplus/jsp/openfile.jsp?datePub=&dateRetLeg=25/09/2023&name=Acte%20n%C2%B0%2023CP-1499&pdf=%2FewsHlo7mxY97v20wOG82yes4ulD3V2Q6ts54AbaDFFRfEoEL58QAnHlImPuYBCJFECORQXyT8jMLB1obynm5FHdEBsqz6bQ71K%2F6QzZoHbdgY6Q%2B83KjCfr8GtCGQGectajPgjtNebp5T2YP5QIFA%3D%3D>

<sup>6</sup> Pour consulter la synthèse du rapport :

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/COI\\_2022\\_Programmation\\_Synthese%20-%20def\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/COI_2022_Programmation_Synthese%20-%20def_0.pdf)

<sup>7</sup> Le scénario sélectif « planification écologique » est défini comme un scénario qui « concentre les efforts sur les programmes et opérations que le COI juge en l'état des études les plus indispensables pour répondre aux attentes de mobilités du quotidien et aux besoins urgents de modernisation des réseaux pour y faire face ».

d'éventuels effets induits » (en l'espèce, les risques de report de trafic sur le réseau secondaire liés à la mise en place du péage) ;

- pour le secteur Centre : « Le COI recommande de disposer de tous les éléments, notamment socio-économiques et environnementaux et des résultats de l'enquête publique pour acter le lancement de ces travaux. Les solutions permettant de privilégier les transports collectifs et le covoiturage doivent être pleinement intégrées dans la conception du projet, voire, dans la mesure du possible, mises en œuvre sans attendre sur l'itinéraire existant, et le projet doit s'accompagner d'une politique de maîtrise de l'urbanisation ».
- pour le secteur Sud : « Le COI recommande de poursuivre la démarche multimodale et multipartenariale et de l'inscrire dans une politique de maîtrise de l'urbanisation. Il est prématuré d'envisager la programmation financière du programme, encore trop mal défini à ce stade ».

## 4. Des invariants et des évolutions, conséquences des phases d'études et de concertation

### 4.1. Les invariants du projet issu des étapes de concertations

#### 4.1.1. Des objectifs inchangés

Le dossier du maître d'ouvrage pour le débat public de 2015 identifiait 3 objectifs pour le projet A31 Bis :

- « Au regard des enjeux du territoire et des déplacements au cœur du sillon lorrain, le projet A31 Bis a pour objectifs de réduire la congestion sur l'A31 et d'améliorer les conditions de circulation afin de garantir des temps de parcours réduits et fiabilisés.
- Le projet A31 Bis permettra de diminuer le nombre d'accidents et leur gravité et améliorera les conditions d'intervention des agents d'exploitation.
- Enfin, le projet A31 Bis vise à accompagner et à faciliter le développement économique de la région Lorraine et les échanges entre les principales agglomérations en contribuant à une meilleure accessibilité des équipements culturels, de loisirs, éducatifs, commerciaux et de santé. »

Ces objectifs ont été repris dans le dossier de la concertation de 2018-2019, ainsi que dans le dossier de la concertation de 2022-2023 sur le secteur Nord.

**Les objectifs du projet restent donc inchangés depuis le débat public de 2015.**

#### 4.1.2. Des caractéristiques principales inchangées sur les secteurs Nord et Centre

##### Sur le secteur Nord :

Pour le secteur Nord, le dossier du maître d'ouvrage pour le débat public de 2015 indiquait que les aménagements prévus consistaient en l'élargissement à 2x3 voies de l'A30, la création d'une section neuve à

2x2 voies pour raccorder l'A30 à l'A31 en traversant Florange et la mise à 2x3 voies de l'A31 entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Le DMO mentionnait également l'étude d'une exploitation multimodale pour la section Thionville-Luxembourg. Le principe d'exploitation multimodale de l'A31 Bis visant à favoriser la mobilité collective (transports en commun, covoiturage...) par la mise en œuvre de modalités d'exploitation spécifiques (exemples possibles : utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, accès privilégié ou réservé à l'autoroute...).

La consistance globale de l'aménagement sur le secteur Nord n'a pas changé depuis le débat public de 2015 :

- le principe d'une section neuve pour le contournement de Thionville a ainsi été maintenu même si son détail a été progressivement défini au travers d'un long processus d'études et d'analyse multicritère pour les variantes de contournement de Thionville ;
- le principe de l'élargissement à 2x3 voies sur le reste du secteur ;
- le principe de dédier la bande d'arrêt d'urgence à la circulation des cars. L'évolution parallèle de la réglementation ayant précisé les conditions de mise en œuvre d'une telle solution.

##### Sur le secteur Centre entre Bouxières-aux-Dames et Fey :

Le dossier du maître d'ouvrage de 2015 proposait la mise à 2x3 voies de l'A31 actuelle en utilisant la place offerte par le terre-plein central entre Bouxières-aux-Dames (au nord de Nancy) et Fey (au sud de Metz). Ce principe n'a pas évolué depuis.

#### 4.1.3. Un mode de financement inchangé

Le dossier du maître d'ouvrage pour le débat public de 2015 présentait les différentes options de financement du projet A31 Bis, en rappelant que « 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'usager est envisagée ».

Dès lors, le dossier du maître d'ouvrage précisait qu'une contribution de l'usager devait être envisagée via une concession, en présentant plusieurs variantes de périmètre. Dans deux des trois variantes (« concession partielle » et « concession étendue »), le secteur Nord était inclus dans la concession. Dans deux des trois variantes, le secteur Centre était exclu de la concession (« concession réduire » et « concession partielle »).

À l'issue du débat public, dans la **décision du 12 février 2016**, l'État confirmait que « le recours à la concession est retenu pour l'ensemble des aménagements autoroutiers en tracés neufs et pour les aménagements au nord de Thionville ».

La **commande ministérielle de 2019** prévoit le recours à la concession sur la section entre le sud de l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise. Cela revient à faire financer l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le contribuable. Ce choix pour le secteur Nord du projet A31 Bis s'explique par le coût important des ouvrages d'art (tunnels ou viaduc de grande longueur) à réaliser pour le contournement de Thionville, et par l'urgence à mettre en œuvre le projet (la concession étant le seul mode de financement à même de rassembler les financements requis dans les meilleurs délais).

Ce point n'a pas été modifié depuis, bien qu'il ait suscité des questionnements lors de la **séquence de concertation de 2022-2023 sur le secteur Nord**.

Dans son rapport de 2018<sup>8</sup>, le Conseil d'orientation des infrastructures considérait que pour le secteur Nord, « le recours à une mise en concession qui ne devrait pas exiger de financements publics apparaît une solution adaptée ».

<sup>8</sup> Voir [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01\\_rapport\\_coi.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_rapport_coi.pdf)

La situation très dégradée des conditions de circulation sur ce secteur justifie de l'engager aussi rapidement que possible » tandis que pour le secteur Centre, le COI partageait « les orientations retenues d'un aménagement progressif sur crédits publics ».

## 4.2. Les évolutions et les précisions du projet A31 Bis depuis le débat public de 2015

### 4.2.1. Secteur Sud

Au sud, lors du débat public de 2015, il était envisagé de créer une liaison neuve de 2x2 voies entre Toul et Dieulouard, avec plusieurs options de passage, représentées sur la carte ci-dessous.

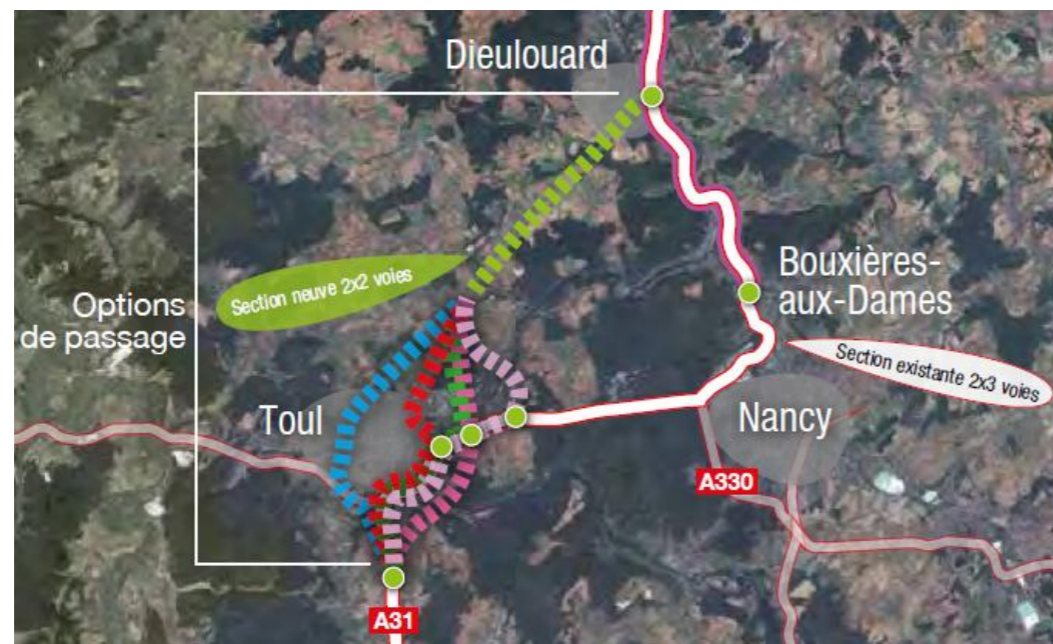


Figure 8 - Options de passage pour la section nouvelle au sud du projet (figure du DMO de 2015)

Dans la décision post-débat public du 12 février 2016, l'État faisait le constat que « le débat a fait apparaître des divergences sur l'opportunité de réaliser un barreau autoroutier entre Toul et Dieulouard ». L'État proposait aussi de poursuivre les études sur ce qui devenait le « secteur Sud », et s'engageait à mener une concertation sur « l'opportunité et les modalités éventuelles de réalisation d'une liaison entre Toul et Dieulouard, y compris l'étude de faisabilité d'un aménagement progressif par retraitement de la route départementale 611 ».

Trois variantes d'aménagement ont été portées à la concertation de 2018-2019, chacune comprenant la mise à 2x3 voies de l'A31 actuelle depuis l'échangeur RN4/A31, jusqu'au départ de la variante :

- une liaison autoroutière Toul-Dieulouard concédée, en conservant la RD 611 actuelle ;
- un aménagement de la RD 611 en 2x2 voies, avec la création de voies de substitution au bénéfice des usagers, interdits sur une 2x2 voies ;
- l'aménagement sur place de l'A31 là où cela est strictement nécessaire en traversée du Grand Nancy.

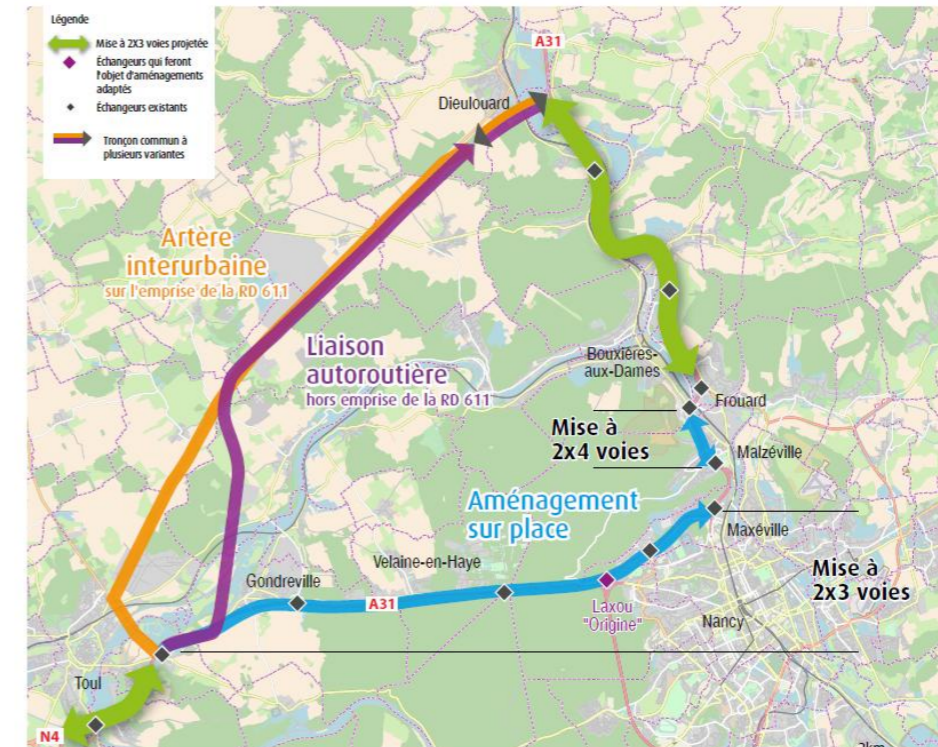


Figure 9 - Les solutions d'aménagement soumises à la concertation pour le secteur Sud (figure du dossier de concertation 2018)

Dans sa lettre de commande ministérielle du 28 juin 2019, la ministre chargée des transports faisait le constat que « des oppositions fortes se sont exprimées lors de la concertation à l'encontre de chacune des deux solutions d'aménagement proposées » et décidait de « [mobiliser], dans le cadre d'une démarche multi-partenariale et multimodale, les collectivités locales intervenant en matière de mobilité sur le bassin de vie de Nancy pour étudier avec elles, et dans le respect des compétences de chacune, des solutions alternatives permettant de répondre aux enjeux de mobilité du secteur Sud ».

L'évolution du secteur Sud du projet A31 Bis résulte ainsi directement des contributions des différentes séquences de participation du public. Notons que tout aménagement en tracé neuf sur ce secteur est donc maintenant abandonné par le maître d'ouvrage. Les variantes d'aménagement routiers actuellement à l'étude consiste exclusivement en des aménagements sur place.

### 4.2.2. Secteur Centre

Le projet soumis au débat public de 2015 proposait d'orienter les flux de transit vers le contournement sud-est de Metz (RN 431) et sur l'autoroute A4 (portion élargie et exploitée par la SANEF).

À l'issue du débat public, pour ce qui était désormais désigné sous le nom de « secteur Centre » des études ont été lancées afin de déterminer l'impact des réaménagements sur la rocade de Metz, et la capacité de la rocade sud de Metz à accepter une part du transit sud/nord. À l'issue de ces études et de décisions prises par le COPI, il a été décidé de maintenir les fonctions actuelles de la RN431 et de l'A31, c'est-à-dire sans orienter vers la RN 431 et l'A4 le trafic de transit de l'A31 en traversée de Metz.

Les conclusions de l'étude des 3 scénarios ont été présentées à la concertation de 2018-2019, conformément aux dispositions de la décision post-débat public de 2016<sup>9</sup> :

- « le scénario 1 consiste à conserver les fonctions actuelles de la RN 431 et de l'A31, c'est-à-dire sans modifier la nature du trafic ni le caractère des axes ;
- le scénario 2 prévoit de reporter le transit poids lourds sur la RN 431. La traversée de Metz leur est interdite et accompagnée de mesures d'accompagnement et de contrôle ;
- le scénario 3 prévoit de reporter le trafic de transit sur la RN 431 créant ainsi une continuité d'itinéraire A31-RN 431-A4. Ce scénario interdit également la traversée de Metz aux poids lourds ».

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Temps de parcours du trajet Féy Hauconcourt	=	= VL - - PL	- -
Trafic supplémentaire sur la rocade de Metz – RN 431	=	-	- -
Fluidité du trafic sur la RN 431	=	-	- -
Fluidité du trafic sur l'A31	=	+	++
Coût	50 millions d'euros TTC	75 à 130 millions d'euros TTC	> 300 millions d'euros TTC

critère en faveur du scénario ■ ■ ■ ■ critère en défaveur du scénario

Figure 10 - Scénarios d'aménagement envisagés pour la traversée de Metz (figure du dossier de concertation 2018)

L'évolution du secteur Centre du projet A31 Bis résulte d'un approfondissement des études à la suite du débat public de 2015.

#### 4.2.3. Secteur Nord

La décision ministérielle, prise à l'issue du débat public, a défini les conditions de poursuite du projet A31 Bis en s'appuyant sur le bilan du débat public et sur la recommandation de la CNDP de mener « une étude comparative multicritère pour la liaison Richemont-Thionville nord entre la solution de base utilisant l'emplacement réservé de la commune de Florange et celle passant par Hayange et la forêt domaniale de Florange ». La décision identifiant ainsi deux options de passage : le tracé par l'emplacement réservé de Florange (F4), un tracé plus à l'ouest par Hayange (F6). Outre ces deux options, d'autres propositions de passage ont été formulées par des associations ou des élus locaux.

Ensuite, l'État a examiné toutes les possibilités pour répondre aux enjeux du projet sur ce secteur. Cette première étape a permis d'identifier les 10 fuseaux potentiels, recensés dans le tableau ci-après :

	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 interrallées Orne-Fensch-Thionville	+	+	++	++	++	++	++	+	+	+

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

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

Figure 11 - Fonctionnés des fuseaux étudiés entre 2015 et 2018 (figure du dossier de concertation 2018)

À l'issue d'un examen détaillé des fuseaux, et de décisions prises par le COPIL, quatre variantes pour le section neuve à 2x2 voies ont été soumises à la concertation de 2018-2019 : F3 port d'Illange, F3 bis Uckange-Illange, F4 Florange et F10 Terville. Le dossier de concertation précisait aussi que l'aménagement de l'A31 à 2x3 voies avec une voie réservée pour les cars sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) était intégré dans le projet.

À l'issue de cette nouvelle séquence de concertation, la décision ministérielle de 2019 a constaté que les variantes F4 et F10 étaient nettement ressorties ; elles apparaissaient comme les plus pertinentes « en matière d'attractivité, d'environnement et de coût total ». Au sein, du fuseau F4, plusieurs options de tracé ont été étudiées et soumises aux échanges avec le COPIL : la réalisation de tunnels profonds de différentes longueurs et la réalisation d'une tranchée couverte. La demande forte de limitation de l'impact sur les zones urbanisées ainsi que les études de faisabilité financière d'ouvrages de très grande longueur ont permis d'identifier un tracé via le fuseau F4 comprenant un tunnel de 2,2 km de longueur comme réunissant le plus grand consensus.

De plus, des élus locaux ont proposé en 2020 la reprise des études pour un tracé passant par le fuseau F5 suite à l'arrêt définitif de la cokerie de Serémange-Erzange. Le COPIL du 30 avril 2021 a ainsi acté l'intégration du fuseau F5 aux études préalables en cours. L'Etat a donc lancé des analyses sur la faisabilité de tracés en tunnels en tenant compte de cette nouvelle opportunité. Deux options de tracé se sont révélées réalistes techniquement : l'une en tranchée couverte et l'autre en tunnel profond.

Enfin, les échanges lors des COPIL du 7 janvier et du 4 mars 2022 ont permis d'acter les 4 variantes à présenter à la concertation publique de 2022-2023 sur le secteur Nord ; elles sont donc issues de la poursuite de la concertation institutionnelle et des études sur les trois fuseaux retenus (F4, F5 et F10) :

- variante F10-Viaduc ;
- variante F4-Tunnel profond (F4-TP) ;
- variante F5-Tunnel de surface (F5-TS) ;
- variante F5-Tunnel profond (F5-TP).

<sup>9</sup> La décision post-débat prévoyait en effet que soient soumis à concertation « les modalités de retraitement de l'infrastructure existante, que ce soit l'élargissement à 2x3 voies des sections présentées lors du débat public ou des aménagements ponctuels de certaines sections non élargies, notamment au droit des échangeurs »

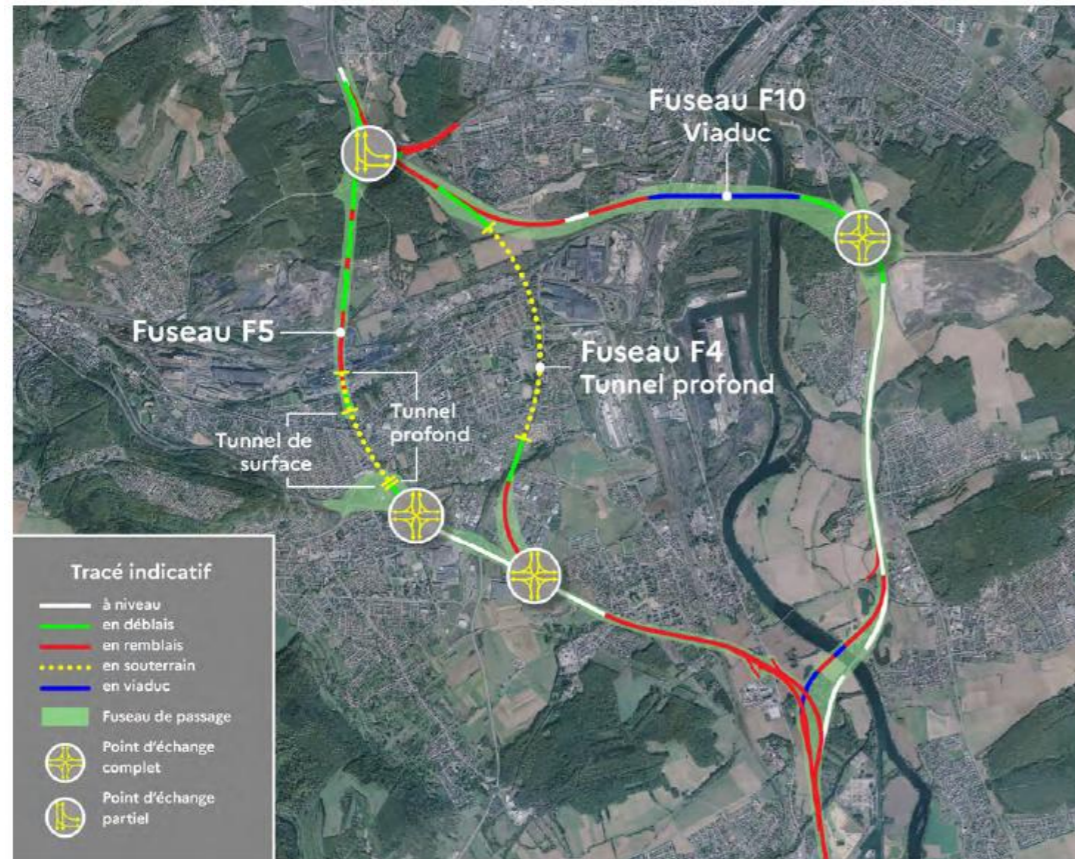


Figure 12 - Variantes présentées à la concertation (figure du dossier de concertation 2022)

**Dans sa décision du 5 janvier 2024, le ministre en charge des Transports a retenu la variante F4 Tunnel profond pour la poursuite du projet, tenant compte des enseignements de la concertation menée en 2022-2023.** Notamment, la variante F4 est de nature à garantir la meilleure réponse aux contraintes locales et d'assurer une desserte optimale du territoire tout en maîtrisant l'impact grâce à un tunnel profond contrairement aux autres variantes. **Au moment de la concertation, le Conseil départemental, plusieurs communes et intercommunalités avaient aussi délibéré une motion pour solliciter le choix de cette variante qui réunit aussi le consensus politique le plus large.**

## 5. Conclusion

**Comme tout projet autoroutier majeur, le projet A31 Bis s'est progressivement précisé, au fil des études et des étapes de concertation. Ces étapes de concertation se sont déroulées conformément à la décision post-débat public de l'État en juillet 2016, sous l'égide d'un puis deux garants de la CNDP et en lien étroit avec les parties prenantes réunies dans les différents comités.**

**Le projet a évolué mais les adaptations ne modifient ni ses objectifs initiaux, ni sa consistance globale, exception faite du secteur Sud pour lequel les aménagements autoroutiers en tracé neuf initialement envisagés ont été abandonnés. Les évolutions, au-delà des précisions résultant de l'approfondissement des études techniques, découlent pour la plupart directement de la participation du public.**

**Au-delà des étapes de procédures de participation du public, le projet A31 Bis a été conforté par plusieurs décisions ministérielles (jusqu'à la plus récente en date du 5 janvier 2024 concernant le secteur Nord), intégré dans la planification régionale et jugé prioritaire en 2018 puis en 2022 par le Conseil d'orientation des infrastructures.**

**Concernant plus spécifiquement le secteur Nord, objet du présent dossier d'enquête publique, l'évolution progressive du projet A31 Bis sur ce secteur est donc étroitement liée à la participation du public, des premiers scénarios soumis au débat en 2015 jusqu'à la variante F4 retenue début 2024 et comprenant un tunnel profond.**

## 6. Annexes

Les annexes du présent document sont disponibles dans les annexes du présent dossier d'enquête publique. Ces documents sont également accessibles sur le site internet [www.a31bis.fr](http://www.a31bis.fr)

1. Compte rendu établi par le président et membres de la commission particulière du débat public, à la suite du débat public sur le projet autoroutier A31bis, le 13 novembre 2015.
2. Bilan du débat public portant sur le projet autoroutier A31bis dressé par le président de la commission nationale du débat public (CNDP), le 13 novembre 2015.
3. Décision ministérielle du 12 février 2016 consécutive au débat public relatif au projet de liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise.
4. Bilan du garant désigné par la CNDP sur la 1<sup>ère</sup> phase de la concertation post-débat public d'avril 2016 à avril 2019.
5. Bilan de la concertation publique de 2018-2019 concernant le projet A31bis, établi par l'Etat, en juin 2019.
6. Courrier ministériel de commande relatif au projet A31bis, envoyé à la suite de la concertation publique de 2018-2019, le 28 juin 2019.
7. Bilan des garants désigné par la CNDP sur la 2<sup>ème</sup> phase de la concertation continue, établi à la suite de la concertation publique de 2022-2023, le 28 février 2023.
8. Bilan de la concertation publique de 2022-2023 concernant le secteur Nord du projet A31bis, établi par l'Etat, en février 2024.
9. Décision ministérielle du 5 janvier 2024 consécutive à la concertation conduite en 2022-2023 relative au projet d'aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise.
10. 3<sup>ème</sup> Rapport intermédiaire de la concertation continue sur le projet A31bis d'avril 2019 et à février 2024, établi par les garants désignés par la CNDP le 1<sup>er</sup> mars 2024.
11. Décision n°2024 / 79 / A31bis / 8 du 2 mai 2024 relative au projet de liaison autoroutière A31bis.
12. Bilan de la concertation publique de 2024 concernant la mise en compatibilité de documents d'urbanisme pour l'aménagement du secteur Nord du projet A31Bis, établi par l'Etat, en novembre 2024.
13. 4<sup>ème</sup> Rapport intermédiaire de la concertation continue sur le projet A31bis de février 2024 à mars 2026, établi par les garants désignés par la CNDP le 16 mars 2026.



