

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 I

Classement des voies

A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD

RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE

Révision du document

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

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 des étapes de dialogue et de concertations publiques
- **PIÈCE I – Classement des voies**
- PIÈCE J – Avis sur le dossier
- ANNEXES

Table des matières

1	OBJET ET DEROULEMENT DE LA PROCEDURE	3
2	DOMANIALITE DES VOIES.....	3
4.1.	Etat actuel	3
4.2.	Etat futur	4
2.1.1	Domaine Etat	4
2.1.2	Domaine départemental ou communal	4
3	CAS SPECIFIQUE DES OUVRAGES D'ART	7
4	LE DEVENIR DE L'A31 DANS LA TRAVERSEE DE THIONVILLE.....	7
4.1.	La mise à disposition de certaines parties du réseau routier national à la Région Grand Est	7
4.2.	Traitement et devenir de la traversée de Thionville par l'A31	8

Table des illustrations

Figure 1	Carte illustrant le classement actuel du réseau viaire.....	3
Figure 2	Carte illustrant le classement futur du réseau viaire.....	4
Figure 3	Carte détaillant le classement futur du réseau viaire au niveau du futur « Nœud nord ».....	5
Figure 4	Carte détaillant le classement futur du réseau viaire au niveau du futur « Nœud Sud »	6

4.2. Etat futur

2.1.1 Domaine Etat

Seront classées dans le domaine public routier de l'État, dans la catégorie des autoroutes, les emprises inhérentes aux infrastructures suivantes :

- Contournement ouest de Thionville (COT) depuis le raccordement à l'A30 jusqu'au raccordement à l'A31 ;
- Echangeur A30/COT Sainte-Agathe (échangeur sud du COT) ;
- Echangeur A31/COT de l'Etoile (échangeur nord du COT) ;
- Bretelle RD652 -> COT ;
- Bretelle COT -> RD652 ;
- Bretelle COT -> Echangeur de Sainte-Agathe ;
- Bretelle RD652 -> Echangeur de Sainte-Agathe ;
- Bretelle A31 -> RD13
- Bretelle RD653 -> COT

La RN52 a été transférée au département de la Moselle le 1^{er} janvier 2024 et renumérotée route départementale 652. Par ailleurs, les sections de l'A31 depuis l'échangeur A31/COT de l'Etoile (échangeur nord du COT) à la frontière luxembourgeoise et de l'A30 depuis l'échangeur de Richemont jusqu'à l'échangeur A30/COT Sainte-Agathe (échangeur sud du COT), sont actuellement mises à disposition de la région Grand Est jusqu'au 31 décembre 2029. Quelle que soit l'issue de l'expérimentation, ces sections ont vocation à rester dans le domaine public routier de l'État pour une mise en concession.

2.1.2 Domaine départemental ou communal

Les portions interceptées et/ou réaménagées ne changeront pas de domanialité.

Il s'agit des voies suivantes :

- Bretelles A31 <-> RD14/RD14b
- la RD653 entre le giratoire de la route de Verdun à Florange et le giratoire RD653/RD13 de l'Etoile à Florange ;
- le RD13 à Florange ;
- Bretelle A31 -> giratoire RD13/RD653
- Bretelle RD13/RD653 -> A31
- la RD952 (rue nationale) à Florange ;
- Bretelle Echangeur de Sainte-Agathe (échangeur sud du COT) -> RD652 ;
- Bretelle A30 -> RD653 Fameck ;
- Bretelle RD652 -> A30 ;
- Echangeur de Sainte-Agathe (échangeur sud du COT) -> RD652 ;
- Bretelle A30 -> Echangeur de Sainte-Agathe (échangeur sud du COT) ;
- Rue Jean-François Pilatre de Rozier à Florange ;
- Rue du Ruisseau à Florange.

Les cartes ci-après illustrent le classement futur du réseau viaire en indiquant une nouvelle numérotation des échangeurs.

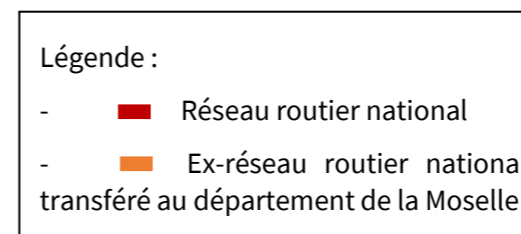
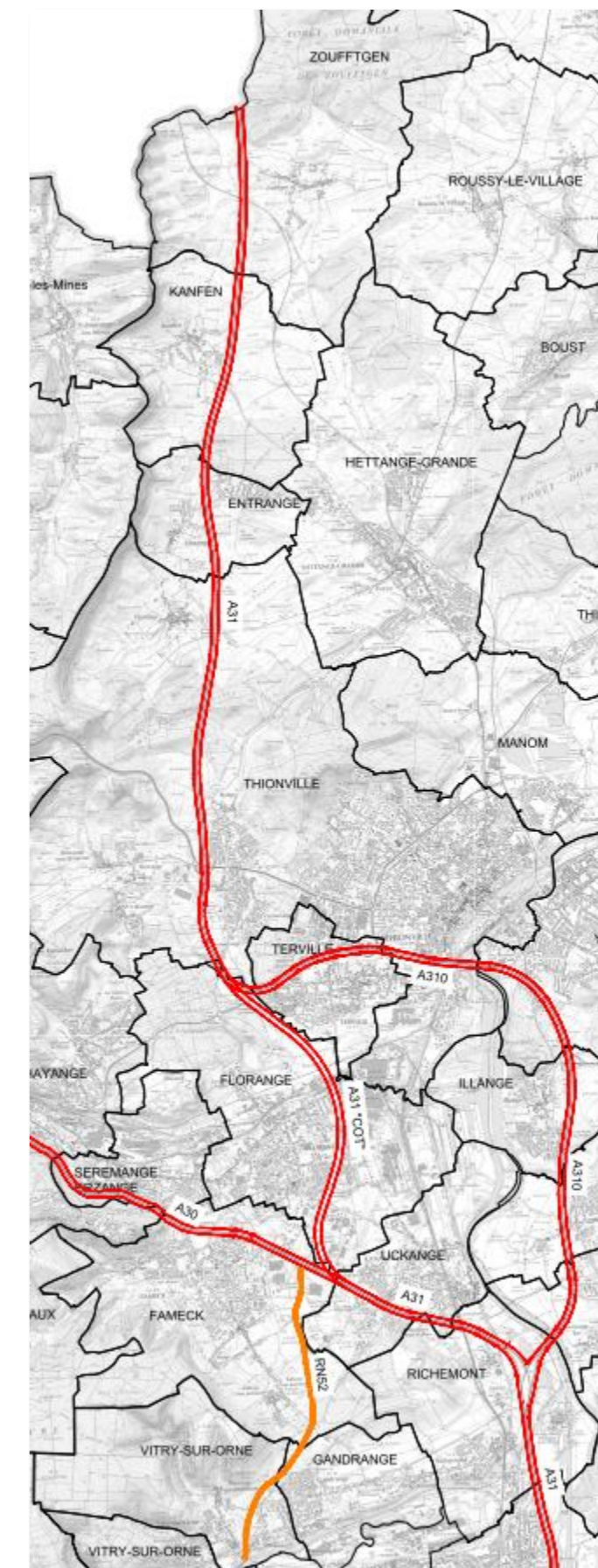


Figure 2 Carte illustrant le classement futur du réseau viaire



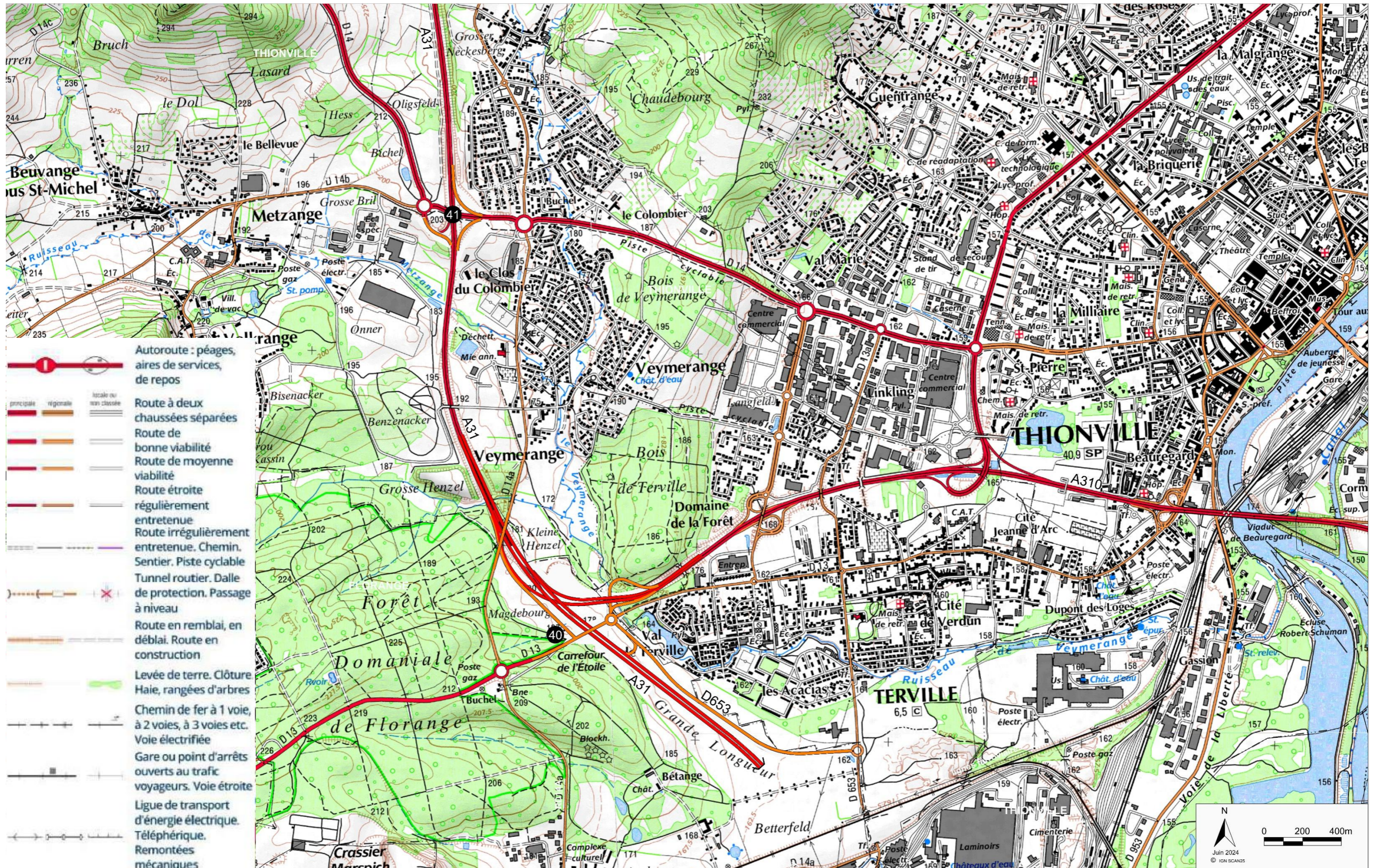


Figure 3 Carte détaillant le classement futur du réseau viaire au niveau du futur « Nœud nord »

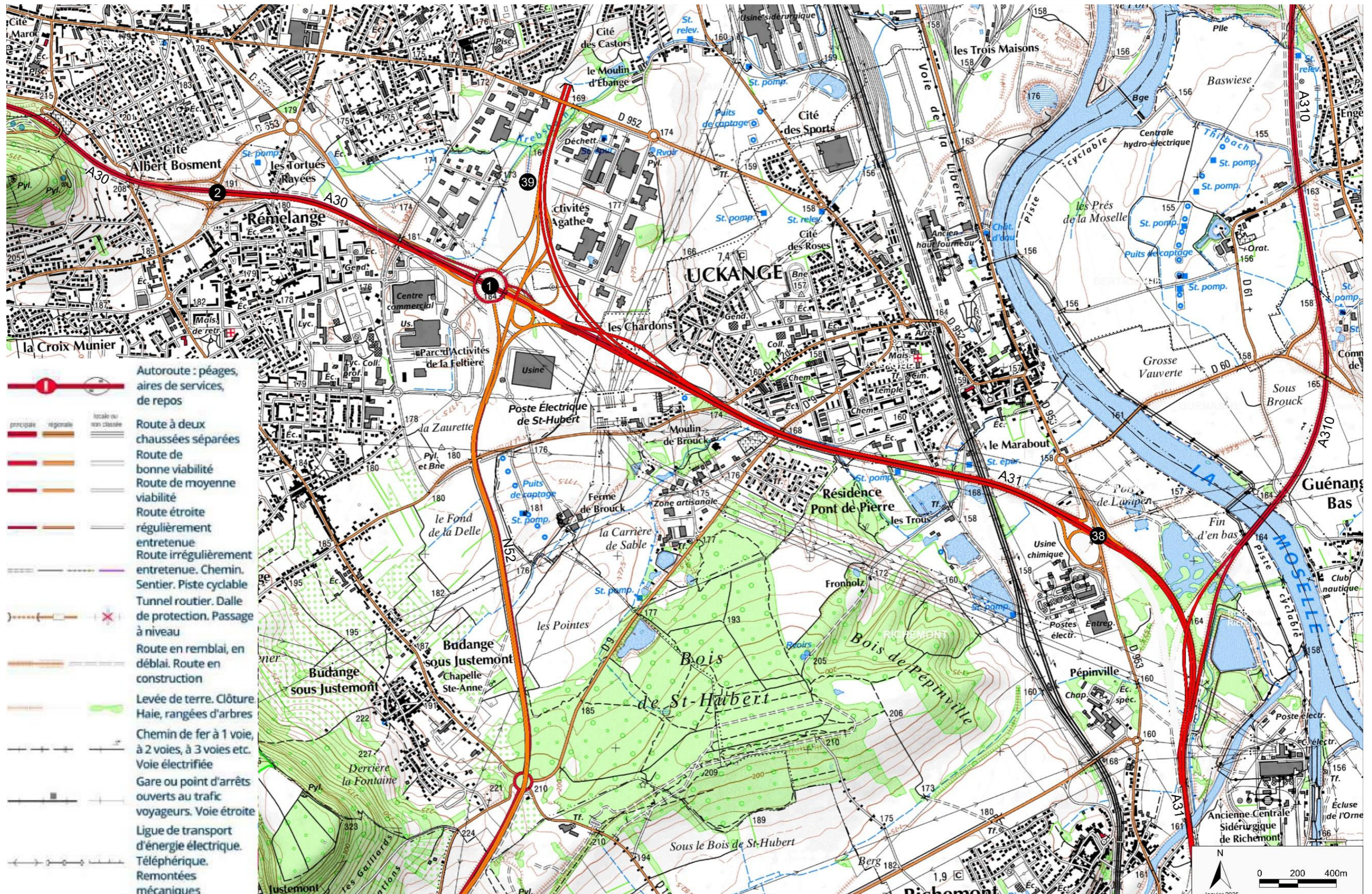


Figure 4 Carte détaillant le classement futur du réseau viaire au niveau du futur « Nœud Sud »

3 Cas spécifique des ouvrages d'art

La loi n°2014-774 du 7 juillet 2014 vise à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies.

Le décret n°2017-299 du 8 mars 2017 portant application de cette loi donne les clés de répartition des charges impliquées par la surveillance, l'entretien, la réparation et le renouvellement des ouvrages d'art rétablissant les voies de communication interceptées par des infrastructures de transport.

Un principe de référence précise que le propriétaire de l'ouvrage d'art est le gestionnaire de la voie portée ; les passages supérieurs (PS) sont donc propriété de la collectivité locale concernée et les passages inférieurs sont propriétés de l'État :

- Le PS rétablissant le RD952 et le PS rétablissant la RD13 ont donc vocation à intégrer le domaine départemental ;

Sont également définies par le décret les modalités d'application du principe de référence, au regard des capacités financières et techniques de la personne propriétaire de la voie rétablie. Pour rappel, la prise en compte de particularités propres aux parties relève d'une convention de gestion. Le décret détermine les critères d'appréciation de chacune de ces spécificités.

S'agissant de la capacité financière, le texte retient le critère du potentiel fiscal de la collectivité.

En termes de répartition de la gestion de l'ouvrage :

- L'État prend en charge l'ensemble des charges structurelles des passages inférieurs ;
- la répartition des charges structurelles des passages supérieurs sont conventionnées. Pour les collectivités dont le potentiel fiscal est < à 10 M€, l'État peut prendre en charge l'ensemble des charges structurelles. Pour les collectivités avec un potentiel fiscal > 10 M€, l'État n'a pas vocation à prendre en charge les frais que doit supporter la collectivité, unique propriétaire de l'ouvrage. Ces principes sont à négocier dans le cadre de la convention.

4 Le devenir de l'A31 dans la traversée de Thionville

La construction d'un contournement autoroutier de Thionville va significativement diminuer la circulation sur l'actuelle autoroute A31 entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la jonction avec la future section neuve, au niveau de l'échangeur de l'Etoile à Florange.

L'A31 est mise à disposition de la région Grand Est depuis le 1^{er} janvier 2025, à titre expérimental. La loi 3DS ne précise pas les modalités qui encadreront l'issue de cette expérimentation. Des dispositions législatives nouvelles seront nécessaires pour définir les orientations possibles pour la gestion des sections mises à disposition à la fin de l'expérimentation.

Dans tous les cas, les conditions de l'expérimentation en cours (partie 4.1), sont sans préjudice des nécessaires réflexions concernant le devenir de la traversée de Thionville (partie 4.2).

4.1. La mise à disposition de certaines parties du réseau routier national à la Région Grand Est

En application de la loi n°2022-217 du 21 février 2022 dite « Loi 3DS », et notamment son article 40, et de la décision ministérielle du 4 janvier 2023, la région Grand Est est compétente depuis le **1^{er} janvier 2025, pour aménager, entretenir et exploiter l'A30 et l'A31 qui sont mises à la disposition de la collectivité (voir pièce B).**

Conformément à la convention de mise à disposition du 19 octobre 2023, qui fixe le cadre de transfert expérimental de compétence, comme le prévoit la loi, l'Etat reste compétent concernant la maîtrise d'ouvrage du secteur Nord du projet A31bis, en lien étroit avec la Région. Les sections de l'A30 et de l'A31 objets de l'opération routière seront exclues du réseau mis à disposition au moment de leur mise en concession.

L'article 29 de la convention de mise à disposition du 19 octobre 2023, ensemble son avenant du 19 novembre 2024, stipule le cadre exact de l'organisation de la maîtrise d'ouvrage de l'opération dans le contexte de la mise à disposition expérimentale :

« Des sections de l'autoroute A30 (depuis le sud de l'échangeur A30-A31 de Richemont jusqu'à l'échangeur n°2a) et de l'autoroute A31 (à l'est de l'échangeur n°42 et jusqu'à la frontière luxembourgeoise) sont comprises dans le périmètre du Réseau et sont concernées par le périmètre du Réseau pour lequel la possibilité est ouverte à la Région de mettre en place une écocontribution d'usage pour les Poids Lourds.

Ces sections d'autoroute sont par ailleurs également concernées par le projet de concession autoroutière A31 bis (le « Projet ») portant sur la réalisation du contournement de Thionville et la mise à 2x3 voies de ces sections existantes des autoroutes A 30 et A 31

Les dispositions législatives du Code de la voirie routière (L.122-4 notamment), non modifiées par celles de la loi 3DS (articles 38 et 40) au titre de la mise à disposition, n'autorisent pas la Région à attribuer une concession autoroutière, l'État pouvant seul être l'autorité concédante. Par conséquent, l'État est compétent, en qualité de porteur de projet, pour assumer les procédures, consultations et études préalables à la déclaration d'utilité publique du Projet.

Par ailleurs, au regard du champ de la mise à disposition (art. 40 I de la loi 3DS) limitant celle-ci à des portions de voies relevant du domaine public routier national non concédé, la mise en concession autoroutière de sections existantes, conduira à exclure ces sections du périmètre du réseau mis à disposition de la Région lors de la remise de celle-ci au concessionnaire. Par voie de conséquence et à la même date, lesdites sections ne pourront plus être soumises à l'écocontribution d'usage pour les poids lourds. L'État informe la Région de la date de remise des ouvrages au concessionnaire dans un délai minimal de six (6) mois pour que les dispositions nécessaires puissent être prises vis-à-vis de l'écocontribution d'usage des poids lourds sur les sections concernées.

Au regard de ces éléments, dans l'hypothèse d'un projet de mise en concession de l'A 31 bis nord (de l'échangeur de Richemont A31-A30 à la frontière luxembourgeoise), l'État et la Région conviennent des dispositions suivantes :

- *La Région et l'État définiront les modalités détaillées de coordination des projets de mise en place d'une écocontribution poids lourds par la Région sur cette section d'autoroute et la mise en concession autoroutière par l'État. Le comité stratégique et le comité de pilotage technique, définis à l'article 6 de la présente convention, veilleront à la coordination de ces deux projets notamment au titre des interactions éventuelles concernant notamment leur calendrier de mise en œuvre, leur conception, les procédures administratives associées, les mesures d'exploitation et les incidences éventuelles en termes de travaux.*

- *En tant que future autorité concédante, l'État conduira, en y associant la Région, l'intégralité des études, des consultations, et des procédures préalables à la réalisation du Projet, notamment celles relatives à la déclaration d'utilité publique de l'opération (DUP). Le programme de l'opération concédée, matérialisé par le dossier des engagements de l'Etat, sera établi par l'Etat en accord avec la Région. La Région sera étroitement associée à l'élaboration des documents suivants : les dossiers de concertation et d'enquête publique ainsi que le contenu des décisions de l'État sur les suites à donner aux différentes étapes de concertation, le mémoire en réponse au commissaire enquêteur, les annexes à la DUP, selon des modalités adaptées aux délais, parfois très courts, imposés par la réglementation.*
- *L'appel d'offres de mise en concession du Projet sera conduit par l'État, autorité concédante. Celui-ci informera la Région, gestionnaire d'infrastructure, du déroulement de la procédure pour ce qui est des informations ayant un caractère public. Afin de faciliter la mise en œuvre du Projet par l'État, la Région communiquera, sur demande et à titre gratuit, toute information utile relative à l'état des sections qui seront intégrées à la concession. En particulier, la Région permettra aux candidats à l'appel d'offres de concession qui en feraient la demande d'intervenir sur le réseau et ses dépendances, sauf incompatibilité avec les exigences en matière de viabilité ou de pérennité du réseau concerné, et dans le respect des procédures en vigueur. Suivant le même objectif, la Région s'abstient, sur les voies concernées, de toute intervention de nature à entraver la bonne mise en œuvre du Projet, notamment les interventions structurantes modifiant la géométrie de la voie, et consulte au préalable l'État à cet égard. »*

4.2. Traitement et devenir de la traversée de Thionville par l'A31

Dans le cadre de l'aménagement du secteur Nord du projet A31Bis, l'État n'a pas souhaité acter de principe d'aménagement définitif dans la traversée de Thionville par l'autoroute A31.

Depuis le 1er janvier 2025, cette voie fait partie du réseau routier national mis à la disposition de la Région Grand Est. A ce stade des études, elle ne fait pas partie du périmètre envisagé pour la concession.

Le projet A31bis inclut le traitement de la traversée de Thionville :

- Interdiction de circulation pour les poids lourds en transit dans la traversée ;
- Réduction de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h ;
- Résorption des points noirs du bruit (PNB) le long de la traversée.

Plusieurs options sont ensuite ouvertes à la discussion entre l'État et les parties prenantes du territoire sur le devenir, à plus long terme, de la traversée de Thionville, notamment le maintien de la traversée de Thionville dans le réseau routier national ou le déclassement de l'autoroute et le reclassement de cette section dans le réseau routier d'une collectivité territoriale. Quoiqu'il en soit, la question du gestionnaire à plus long terme de l'autoroute A31 en traversée de Thionville est indépendante de la déclaration d'utilité publique du projet A31bis secteur Nord.

