



A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD

RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE

ENQUÊTE PUBLIQUE **PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ** **PUBLIQUE DU SECTEUR NORD DE L'A31BIS** **DU 11 MAI AU 27 JUIN 2026**

Le projet A31bis est un projet d'aménagement autoroutier qui vise l'amélioration de l'infrastructure autoroutière A31 entre le péage de Gye (au sud de Toul) et la frontière luxembourgeoise.

Le secteur Nord du projet, porté par l'Etat et objet de l'enquête publique, constitue le volet routier de la stratégie globale d'amélioration des infrastructures de transport et de l'offre de mobilité dans le Nord de la Lorraine, dans le contexte de la hausse des déplacements transfrontaliers avec le Grand-Duché de Luxembourg. Le secteur Nord du projet A31bis vise plus particulièrement à augmenter la capacité de l'autoroute entre l'échangeur A30/A31 de Richemont et la frontière luxembourgeoise, dans la continuité des travaux réalisés sur l'autoroute A3 au Luxembourg.

Le secteur Nord du projet A31bis fait l'objet de la présente enquête publique préalable à sa déclaration d'utilité publique du 11 mai au 27 juin 2026.



Le secteur Nord du projet A31 bis : une des réponses aux enjeux de mobilité du territoire

UNE AUTOROUTE AUJOURD'HUI SATURÉE, NOTAMMENT DANS LE NORD DE LA LORRAINE

Dans le nord de la Lorraine, l'autoroute A31 et la ligne ferroviaire transfrontalière sont saturées, sous l'effet, notamment de la **hausse du nombre de travailleurs frontaliers**. Sur l'autoroute, cela se traduit par **des embouteillages** le matin dans le sens sud > nord, et le soir dans le sens nord > sud. L'autoroute A31 a aussi une fonction majeure pour **l'échange de marchandises**, à une échelle européenne. La circulation globale sur ce secteur a augmenté de plus de 30 % en 20 ans. Les perspectives démographiques et économiques montrent que cette situation devrait encore s'accroître.

Afin de répondre au besoin de mobilité et pour réduire les congestions, l'État et les collectivités locales agissent conjointement pour **déployer une stratégie multimodale cohérente, agissant sur l'ensemble des modes de transports**. Le secteur Nord du projet A31bis et l'élargissement de l'A3 au Luxembourg représentent le volet routier de cette stratégie multimodale transfrontalière. Au-delà de l'augmentation de la capacité autoroutière, ces projets intègrent l'aménagement de voies réservées aux transports en commun, nécessaires pour développer les cars express transfrontaliers.

La transformation de cette infrastructure est donc indispensable pour satisfaire les besoins de mobilité actuels et futurs, et contribuer au développement économique du sillon lorrain en complément du renforcement des réseaux ferroviaires, fluviaux et du transport par autocars qui ne peuvent pas, à eux seuls, répondre à ces besoins.

LE SECTEUR NORD, UNE PARTIE DU PROJET A31BIS

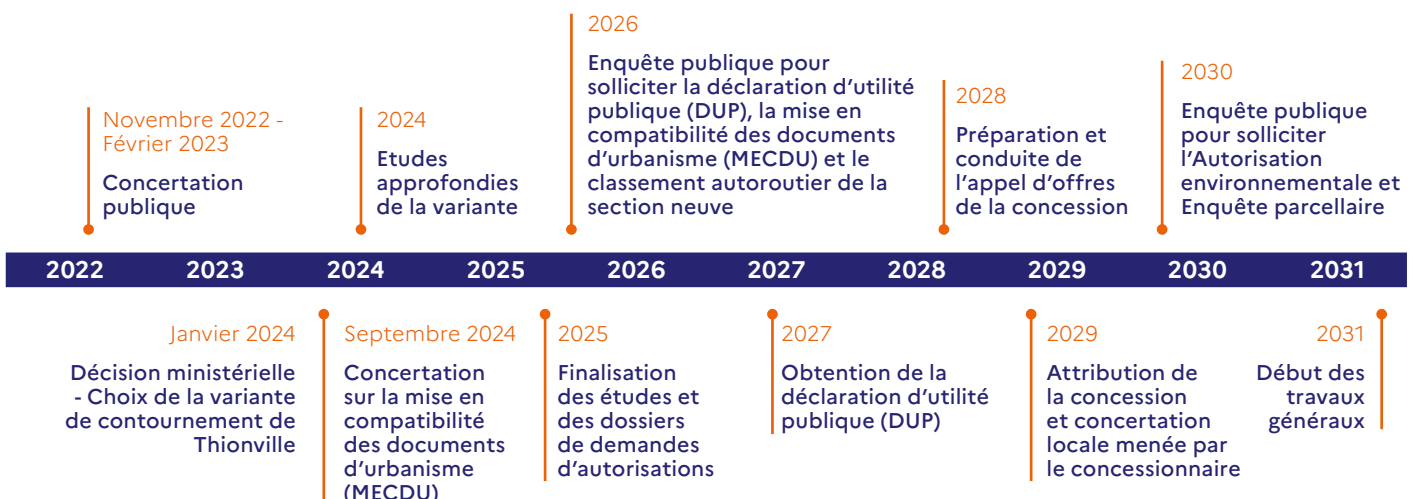
Le projet A31bis s'inscrit dans un périmètre plus large que le seul secteur Nord. Il vise à l'amélioration de l'infrastructure autoroutière entre le péage de Gye, au sud de Toul, et la frontière luxembourgeoise.

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

- **Secteur Nord** : section de l'A31, de la frontière luxembourgeoise à l'échangeur A30/A31 de Richemont, objet de la présente enquête publique ;
- **Secteur Centre** : échangeur d'Hauconcourt et section de l'A31 comprise entre le diffuseur d'Augny et celui Bouxières-aux-Dames ;
- **Secteur Sud** : du péage de Gye au sud de Toul au diffuseur de Bouxières-aux-Dames, couvrant l'agglomération de Nancy.

Le secteur Nord constituant un élément crucial de la stratégie de mobilité transfrontalière et devant l'urgence d'agir, ces études sont plus avancées que les deux autres secteurs, dont la réalisation sera portée par la Région Grand Est.¹

Le calendrier du projet sur le secteur nord



1. La Région Grand Est est gestionnaire de l'A31 depuis le 1er janvier 2025 en vertu de la loi du 21 février 2022 dite loi 3DS.



UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS MULTIMODALE, CONCERTÉE AVEC LUXEMBOURG

Le secteur Nord du projet A31bis constitue un élément crucial de la **stratégie d'amélioration des mobilités transfrontalières, actée conjointement entre l'État, les collectivités territoriales et le Grand-Duché de Luxembourg.**

Les grands principes de cette stratégie transfrontalière ont été fixés pour la première fois dans le cadre de l'accord intergouvernemental de coopération dans le domaine des Transports² :

- **l'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Metz-Thionville-Luxembourg** ;
- **l'augmentation de la capacité des autoroutes** reliant les deux pays, dans un objectif de développer des alternatives à la voiture individuelle sur l'autoroute.

Le projet A31bis est un élément central de cette stratégie transfrontalière. D'une part, il permet **une continuité logique des travaux Luxembourgeois menés pour élargir l'A3 jusqu'en 2030**. En effet, l'absence de travaux côté français créerait un pincement à la frontière entre les deux pays où la route passerait de 3 voies à 2 voies, entraînant des congestions quotidiennes supplémentaires. De plus, l'absence de projet côté français empêcherait le développement des voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs prévues au Luxembourg et qui ne trouveraient pas leur continuité en France.

D'autre part, **l'aménagement de voies réservées aux transports** en commun permettra les augmentations d'offres en transports en commun prévues dans le projet de service express régional métropolitain (SERM) et le schéma de mobilité transfrontalier (SMOT). C'est un aspect crucial pour développer ces services complémentaires au ferroviaire.

LES OBJECTIFS DU SECTEUR NORD DU PROJET A31BIS

Au sein du projet A31bis, l'opération du secteur Nord vise 6 grands objectifs :

- Répondre à la saturation actuelle de l'A31
- Réduire les nuisances pour les riverains de l'A31 notamment en traversée de Thionville et des axes du réseau secondaire concurrents de l'A31
- Mieux desservir le territoire, notamment les vallées de la Fensch et de l'Orne
- Aménager un itinéraire de transit fiable et sécurisé pour préserver le développement économique du territoire
- Développer des alternatives à l'autosolisme
- Moderniser l'infrastructure en améliorant l'insertion environnementale et la sécurité routière

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 projet A31bis contribuera également 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.

QUELS GAINS DE TEMPS GRÂCE AU PROJET ?

Le taux d'occupation de l'autoroute restera élevé après les travaux du secteur Nord du projet A31bis, mais ce dernier permettra **une réduction globale du temps passé en véhicule d'environ 20 minutes en moyenne par jour**. Sur le trajet entre Richemont et la frontière, **au plus fort de l'heure de pointe du matin, vers 7 heures**, les études estiment **un gain de temps de près de 30 minutes grâce au projet**.

A titre d'exemple, en 2030 :

- **Un trajet Thionville > Croix de Gasperich** en heure de pointe du matin serait effectué en 25 min si le projet était réalisé.
- **Un trajet Rombas > Croix de Gasperich** en heure de pointe du matin serait effectué en 32 min si le projet était réalisé.

Les études de trafic démontrent un effet bénéfique pérenne sur le trafic. Les gains de temps résultant de ce nouvel aménagement viennent largement compenser les coûts d'investissement et d'exploitation.

Pour en savoir + Pièce F
du dossier d'enquête publique
Evaluation socio-économique

2. Signé à Paris en 2018, cet accord a fait l'objet d'un premier avenant signé à Esch-sur-Alzette en 2021.

LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS SUR LE SECTEUR NORD DE L'A31BIS

Élargissement à 2x3 voies de l'autoroute existante

Tracé neuf à 2x2 voies

Tunnel

Zones à péage

Voie réservée aux transports en commun

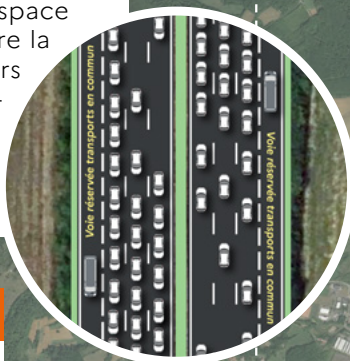
Les protections acoustiques

Renforcement des merlons existants

Protection acoustique créée dans le cadre du projet A31Bis

LA VOIE RÉSERVÉE AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Une voie réservée aux transports en commun (VRTC) sera mise en place sur l'A31 élargie au nord de Thionville. Il s'agit d'un aménagement spécifique dans l'espace de la bande d'arrêt d'urgence afin de permettre la circulation des transports en commun (bus et cars réguliers). Cette voie leur est exclusivement réservée lorsque l'autoroute est congestionnée, notamment aux heures de pointe, tout en conservant ses fonctionnalités de bande d'arrêt d'urgence.



LES PROTECTIONS ACOUSTIQUES

L'étude acoustique présente dans le dossier d'enquête publique a permis d'identifier des mesures de réduction des nuisances sonores.

- des **protections acoustiques** à la source seront réalisées pour réduire les nuisances sonores actuelles et futures (voir plan) sur l'ensemble du tracé, à la fois sur les autoroutes A31 et A30 qui seront élargies ainsi que sur la section neuve, notamment au niveau des têtes de tunnel (voir encadré « le tunnel »).
- des **protections de façades** seront mises en œuvre en complément des protections acoustiques à la source.

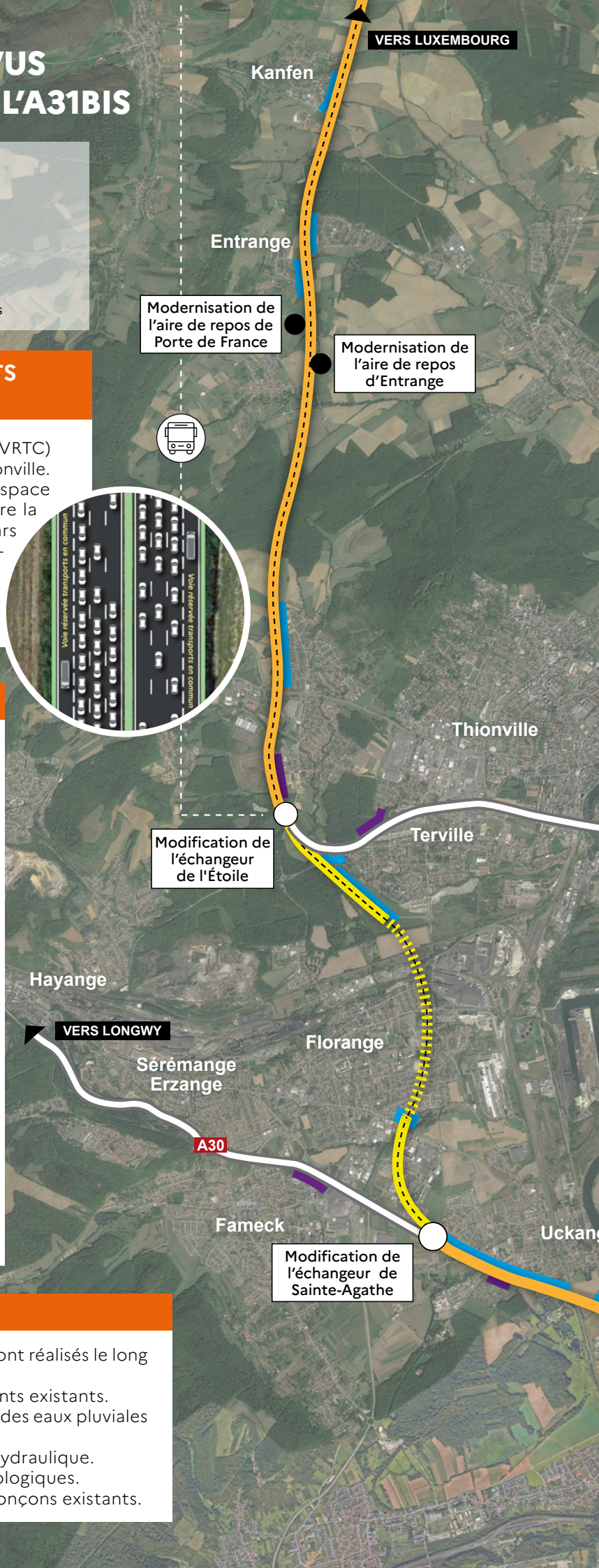
Avec le projet A31bis, les nuisances sonores seront globalement réduites sur l'ensemble du territoire. Des mesures de suivi, comprenant des relevés acoustiques et des comptages de véhicules, seront effectuées un an et cinq ans après la mise en service de l'autoroute pour vérifier l'efficacité des dispositifs installés.

Pour en savoir + Pièce E.4 du dossier d'enquête publique Etude d'impact

LES AUTRES AMÉNAGEMENTS

Plusieurs aménagements de **mise aux normes** seront réalisés le long de l'autoroute :

- La modification des ouvrages de franchissements existants.
- La mise en place d'un système d'assainissement des eaux pluviales de l'infrastructure routière sur l'itinéraire.
- La mise en place d'ouvrages de transparence hydraulique.
- La mise en place d'ouvrages de continuités écologiques.
- La mise aux normes de sécurité routière des tronçons existants.



LES AIRES DE COVOITURAGE

Après l'analyse des besoins en matière de places de covoiturage au regard du trafic escompté, de nouvelles aires de covoiturage sont prévues à proximité des échangeurs autoroutiers.

Une expérimentation de voie de circulation dédiée au covoiturage pourrait être mise en place. En effet, la géométrie actuelle du projet est compatible avec une telle implantation (largeur de section, règle de visibilité). Cette voie ne pourrait qu'être aménagée sur la voie de gauche dans le cadre du projet afin d'éviter les perturbations liées aux entrées/sorties des échangeurs. Les modalités de mise en œuvre d'une telle voie sont en cours d'étude conjointement avec le Grand-Duché du Luxembourg.

LES ZONES À PÉAGE

La mise en place d'un péage, via une concession, permet le financement de l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le contribuable. Il n'est prévu aucun concours financier de la part de la puissance publique. Le concessionnaire définira le prix du péage, incluant la possibilité d'un abonnement et la modulation horaire du prix selon les périodes de pointes ou creuses.

Le péage fonctionnera en flux libre. Il s'agit d'un péage sans barrières physiques, via une technologie permettant de s'acquitter du péage sans arrêt du véhicule. Elle utilise soit la lecture automatique de plaques d'immatriculation, soit la reconnaissance d'un badge, soit les deux, pour identifier également les utilisateurs occasionnels, non abonnés et donc éviter à tous les véhicules un passage par une barrière de péage classique.

LE TUNNEL

La création d'une section autoroutière à 2x2 voies, sur environ 7 kilomètres pour contourner Thionville, entre les échangeurs de Sainte-Agathe et de l'Etoile, comprend un tunnel de 2,6 kilomètres. La création d'un tunnel sous Florange implique l'aménagement de têtes de tunnel (entrée et sortie du tunnel) qui doivent s'insérer le mieux possible dans l'environnement urbain, naturel et paysager existant. Ces aménagements s'adaptent aux caractéristiques locales et à la topographie :

- Le débouché nord du tunnel sera situé en déblai, rendant l'autoroute moins visible dans le paysage. Par ailleurs, le traitement progressif des talus permettra de préserver la perception du site de Bétange notamment, et l'allée des marronniers restera intacte ;
- Des protections acoustiques fortes seront mises en place pour préserver les riverains des nuisances autour des débouchés nord et sud du tunnel. Un merlon paysager permettra de conjuguer protection des nuisances et du paysage au nord. Au sud, où l'espace est plus contraint, des murs de protections acoustiques viendront entourer la tête du tunnel.



Tête de tunnel nord (à titre d'illustration)



Tête de tunnel sud (à titre d'illustration)



Un projet fruit d'un processus de concertation depuis 2015

Comme tout projet autoroutier majeur et en parallèle des études visant l'ensemble des modes de transport, le secteur Nord du projet A31bis s'est progressivement précisé au fil des études et des étapes de concertation.

AVRIL – SEPTEMBRE 2015 : Le débat public permet de rencontrer plus de 2700 participants et recueille 1579 contributions.

FÉVRIER 2016 : La décision ministérielle confirme l'intention de réaliser le projet, définit trois secteurs d'études (Nord, Centre, Sud), acte le recours à la concession pour les aménagements autoroutiers en tracés neufs et pour les aménagements au nord de Thionville, crée des comités de suivi locaux sur chaque secteur, prévoit d'étudier plusieurs scénarios et d'organiser des concertations avec le public pour présenter les analyses des variantes.

AVRIL 2016 : Jean-Michel Stievenard est désigné, par la Commission nationale du débat public, garant concertation post-débat public jusqu'à l'enquête publique (il a été rejoint en 2021 par Luc Martin)

2016-2019 : Le comité de pilotage global et les comités de suivi sectoriels se tiennent régulièrement.

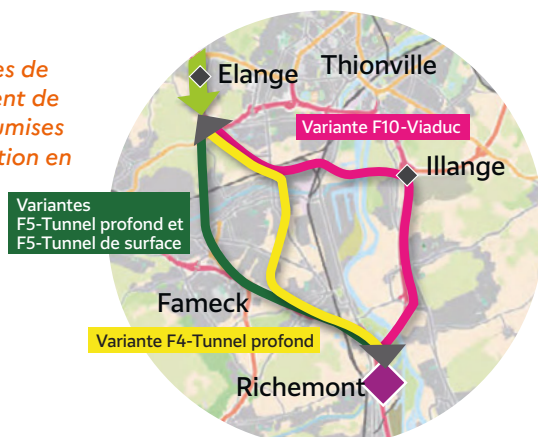
NOVEMBRE 2018 – MARS 2019 : Une concertation publique volontaire permet au public de s'exprimer sur les variantes et les caractéristiques des aménagements. 553 contributions sont recueillies.

OCTOBRE 2019 : La décision ministérielle commande de poursuivre les études de manière différentielle selon les secteurs. Sur le secteur Nord, la poursuite des études est engagée en priorité, sur un principe de mise en concession à travers un système de péage, et en affinant les études des variantes de contournement de Thionville.

2019-2022 : Une concertation continue sur le secteur Nord accompagne la poursuite des études. Elle se traduit par la réunion régulière du comité de suivi dédié au secteur Nord et par la sélection de 4 variantes de tracé de contournement de Thionville qui ont ensuite été présentées à la concertation de 2022-2023.

NOVEMBRE 2022 - FÉVRIER 2023 : Une concertation publique sur le secteur Nord vise à dialoguer avec le grand public afin d'éclairer le maître d'ouvrage sur le choix de la variante de tracé de contournement de Thionville.

Les 4 variantes de contournement de Thionville soumises à la concertation en 2022-2023.



JANVIER 2024 : La décision ministérielle acte, pour le secteur Nord :

- 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.
- Le choix de la variante F4-tunnel profond pour le contournement de Thionville.
- La mise en place de voies réservées aux transports en commun entre Thionville et la frontière luxembourgeoise.
- La poursuite d'études sur l'opportunité d'une expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage qui a fait l'objet de nombreuses contributions pendant la concertation publique.
- L'amélioration de l'insertion urbaine et environnementale du projet avec un allongement du tunnel grâce à des tranchées couvertes afin de diminuer encore les nuisances.
- Un programme ambitieux de protections acoustiques sur l'ensemble du tracé afin de moderniser globalement les sections de l'A30 et de l'A31 concernées.
- L'amélioration de l'insertion paysagère de l'infrastructure.
- L'adaptation des échangeurs de Sainte-Agathe et de l'Etoile afin de préserver les mouvements locaux à la suite de la demande des participants à la concertation.
- La poursuite de l'examen des mesures pour accompagner la mise à péage et limiter le report de trafic sur le réseau secondaire.

DEPUIS 2024 : Les études se sont poursuivies, sur la base de la décision ministérielle. Ces études sont aujourd'hui présentées dans le dossier d'enquête publique.

SEPTEMBRE – OCTOBRE 2024 : Une concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur le secteur Nord est organisée.

Pour en savoir + Pièce H du dossier d'enquête publique - Bilan des étapes de concertation passées

L'enquête publique, qu'est-ce que c'est ?

L'enquête publique est une étape réglementaire qui vise à présenter l'ensemble des études menées sur le secteur Nord de l'A31bis afin de recueillir l'avis du public. Sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante, l'enquête permet ainsi d'éclairer le ministre des Transports, autorité compétente chargée de déclarer le projet d'utilité publique.

UNE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Cette enquête publique est dite unique car elle est organisée dans le cadre de l'instruction de 3 procédures :

- ➔ **La demande de déclaration d'utilité publique (DUP)** nécessaire à l'expropriation. L'utilité publique sera formellement constatée à la suite de la présente enquête publique. Cette procédure, régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, concerne uniquement le secteur Nord du projet A31bis.
- ➔ **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)**. Le projet nécessite la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de 7 communes. La MECDU est une procédure régie par le code de l'urbanisme et concerne uniquement le secteur Nord du projet A31bis.
- ➔ **Le classement des voies routières**. La création d'une nouvelle liaison de l'autoroute A31 contournant Thionville nécessite son classement en tant qu'autoroute, qui est prononcé par décret suite à l'enquête publique. Cette procédure est régie par le code de la voirie routière et concerne uniquement le secteur Nord du projet A31bis.

Le projet global, incluant donc le secteur Nord, est soumis à une **évaluation environnementale**. En effet, le projet concerne des travaux susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine. L'évaluation environnementale est matérialisée par un document, l'étude d'impact (pièce E du présent dossier), qui concerne le projet global, en application du code de l'environnement. La procédure de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) prend en considération les éléments relatifs à l'évaluation environnementale (étude d'impact, avis de l'autorité environnementale, observations du public). Les aménagements du secteur Nord du projet A31bis feront ultérieurement l'objet d'une demande d'autorisation environnementale, qui pourra être délivrée par le préfet de la Moselle suite à une nouvelle enquête publique.

Le dossier d'enquête publique comprend l'ensemble des pièces nécessaires à l'instruction de ces 3 procédures. Le lecteur est invité à se reporter à l'ensemble du dossier pour prendre connaissance du détail du projet.

ET APRÈS ?

30 jours après la clôture de l'enquête publique, la **commission d'enquête publie son rapport et ses conclusions motivées**, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves, ou défavorables au projet.

Sur la base de ce rapport, la déclaration d'utilité publique de l'opération, ou la décision refusant de la déclarer, est prononcée, au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête publique. Si le projet est déclaré d'utilité publique, 3 actes seront alors prononcés par décret :

- La déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération, tenant lieu de Déclaration de Projet.
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.
- Le classement dans la catégorie des autoroutes de la nouvelle section créée dans le cadre des aménagements du secteur Nord du projet A31bis.

Un **dossier des engagements de l'État** sera alors établi et mis à la disposition du public. Il récapitulera les mesures prises pour l'insertion environnementale du projet et la protection des riverains, à la suite des observations recueillies lors de l'enquête publique et du rapport de la commission d'enquête. Il comprendra également les éventuels engagements complémentaires pris lors de l'examen du dossier par le Conseil d'État

L'État confiera ensuite à un **concessionnaire** le soin de concevoir, financer, construire, exploiter et entretenir l'infrastructure à la suite d'un appel d'offre effectué sur la base d'un cahier des charges déclinant techniquement les caractéristiques du projet déclaré d'utilité publique. En particulier, les engagements de l'État en faveur de l'environnement qui seront arrêtés à l'issue de l'enquête publique s'imposeront au concessionnaire. Un comité de suivi sera mis en place et veillera au respect ces engagements. Le concessionnaire sera notamment chargé de porter la demande d'autorisation environnementale de l'opération.

Pour en
savoir



Pièce A du dossier
d'enquête publique
Objet de l'enquête,
informations juridiques
et administratives

PARTICIPEZ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE DU 11 MAI AU 27 JUIN 2026

A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD
RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE



CONSULTEZ LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE



RENCONTREZ LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Au format papier, dans les
15 mairies de l'enquête : Zoufftgen,
Kanfen, Entringe, Thionville,
Terville, Yutz, Illange, Bertrange,
Florange, Serémange-Erzange,
Fameck, Uckange, Guénange,
Richemont, Mondelange
(aux heures d'ouverture des mairies)



En ligne : www.enquete-publique-a31bis-nord.fr

GUÉNANGE

Mairie

13 mai de 16h à 18h

MONDELANGE

Mairie

18 mai de 14h à 16h

RICHEMONT

Mairie

21 mai de 16h30 à 18h30

FAMECK

Mairie

1^{er} juin de 16h30 à 18h30

UCKANGE

Mairie

3 juin de 17h30 à 19h30

FLORANGE

Mairie

30 mai de 10h à 12h

27 juin de 9h à 12h

TERVILLE

Mairie

8 juin de 16h à 18h

KANFEN

Espace socio-culturel

10 juin de 16h à 18h

THONVILLE

Beffroi

15 juin de 16h à 19h

20 juin de 9h à 12h

ENTRANGE

Mairie

19 juin de 17h30 à 19h30

ZOUFFTGEN

Mairie

22 juin de 17h à 19h



DÉPOSEZ UN AVIS

Sur les registres papier,
dans les 15 mairies de l'enquête

En ligne : www.enquete-publique-a31bis-nord.fr

Par e-mail : [enquete-publique-a31bis-nord@
registre-dematerialise.fr](mailto:enquete-publique-a31bis-nord@registre-dematerialise.fr)



PARTICIPEZ AUX RÉUNIONS PUBLIQUES

**JEUDI 21 MAI DE 19H À 21H
À THIONVILLE**

Salle Val Marie

**SAMEDI 6 JUIN DE 10H À 12H
À FLORANGE**

Gymnase le COSEC

Les réunions publiques sont ouvertes à tous, sans inscription.