



A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

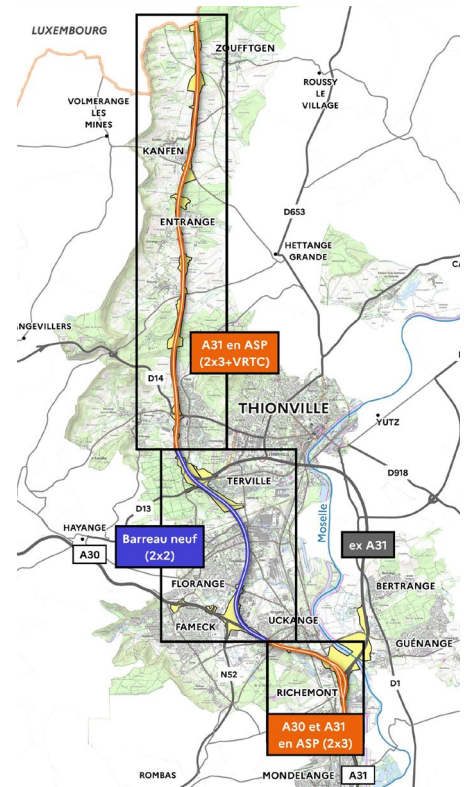
SECTEUR NORD
RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE

LETTRÉ D'INFORMATION N°5 – FÉVRIER 2026

CAP SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE

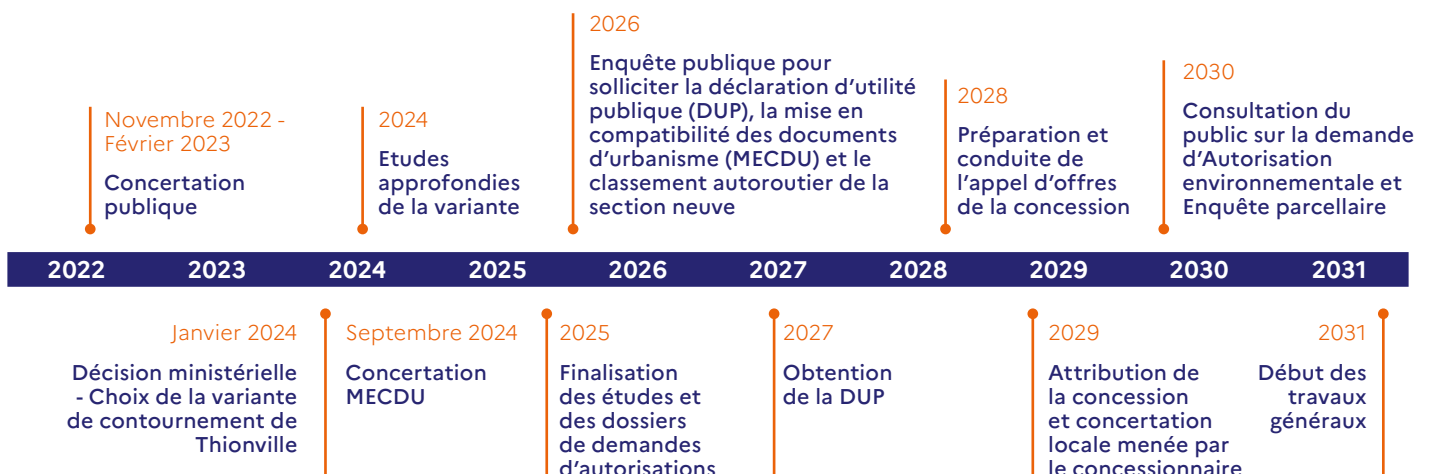
En 2025, l'Etat a parachevé les études et le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du secteur Nord du projet A31bis. Cette étape a permis de solliciter au cours de l'année les avis réglementaires à recueillir avant l'enquête. Ainsi, les avis des services de l'Etat, des collectivités territoriales concernées par le projet ou encore certaines autorités nationales compétentes, comme l'Autorité environnementale, ont été sollicités. Ces étapes ont été accompagnées d'une réunion du comité de pilotage en novembre 2025, rassemblant les élus et les acteurs du territoire, pour échanger sur le calendrier des procédures et sur le projet qui sera porté à la DUP.

En 2026, le projet franchira une nouvelle étape majeure : l'enquête publique. Cette phase de participation du public est cruciale pour l'aménagement et l'autorisation future du projet. Elle permettra notamment de présenter l'ensemble des études menées sur le secteur nord de l'A31bis. A son issue, l'Etat arrêtera le programme de l'opération et pourra engager les procédures nécessaires à la mise en concession, en tenant compte des observations recueillies au cours de l'enquête publique.



ASP : Aménagement sur place
VRTC : Voie réservée aux transports en commun

Le calendrier du projet sur le secteur nord



LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS SUR LE SECTEUR NORD DE L'A31BIS

Tracé neuf à 2x2 voies

Élargissement à 2x3 voies de l'autoroute existante

Tunnel

Zones à péage

Voies réservées aux transports en commun

Les protections acoustiques

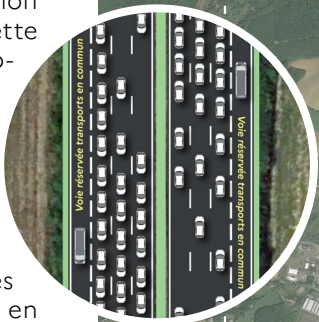
Merlon existant

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.

La VRTC est identifiée à l'aide de marquages au sol et d'une signalisation spécifique. La vitesse des véhicules y sera limitée à 70 km/h, comme le prévoit la réglementation. Toutefois, en dehors des périodes de pointe, lorsque le trafic est fluide, les transports en commun peuvent emprunter les voies « classiques » et rouler à vitesse normale (90 km/h).



LES ÉCHANGEURS

Echangeur de l'Etoile

Echangeur de Sainte-Agathe

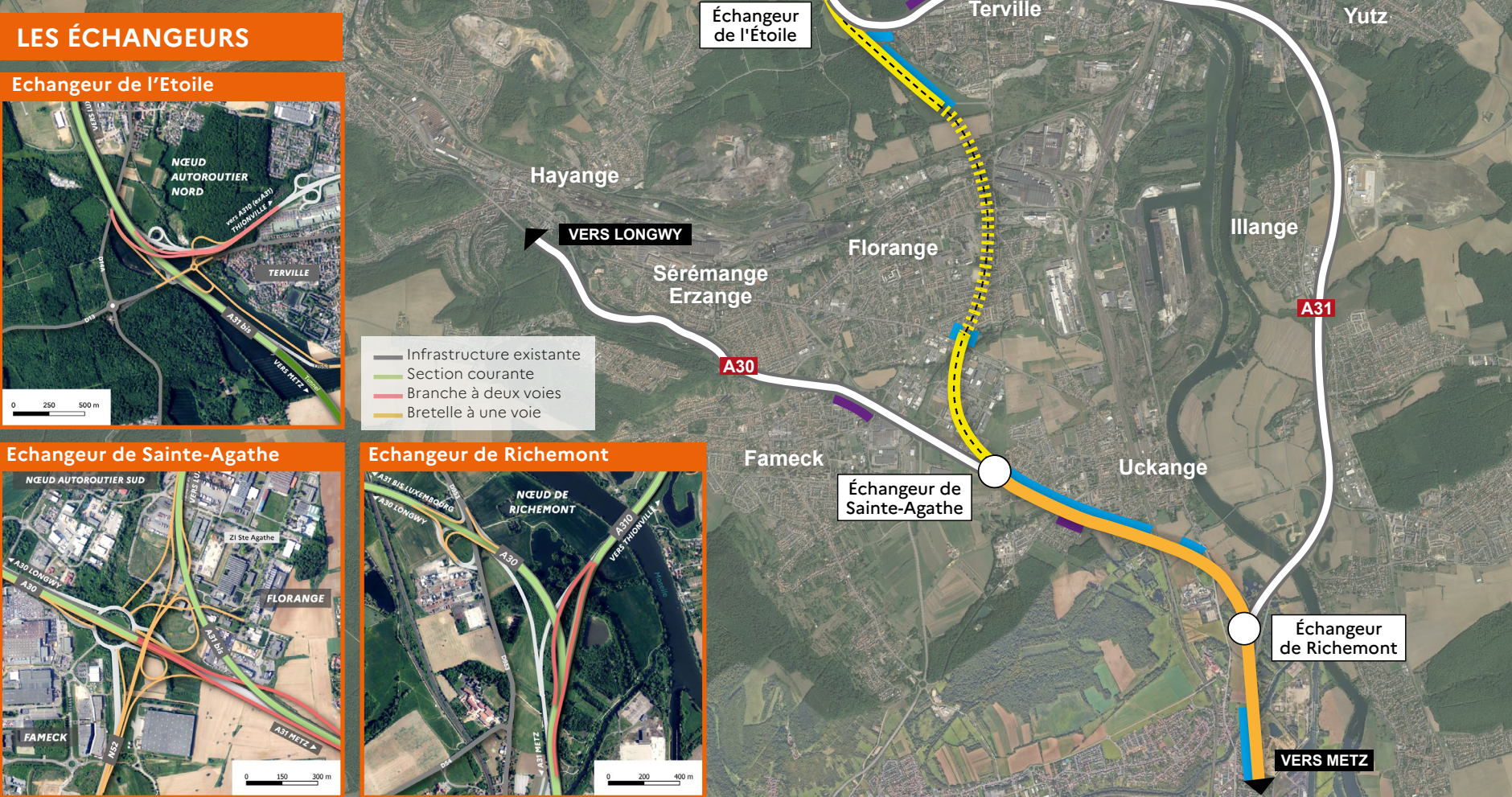
Echangeur de Richemont

Infrastructure existante

Section courante

Branche à deux voies

Bretelle à une voie



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, comprend un tunnel sur 2,6 kilomètres entre Sainte-Agathe et l'échangeur de l'Etoile. 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 tout en intégrant des enjeux naturels :

- Le débouché nord du tunnel sera situé en zone de 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 (illustration non contractuelle)



Tête de tunnel sud (illustration non contractuelle)

RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENT TRANSFRONTALIERS

Le projet A31bis s'inscrit dans une dynamique visant à améliorer l'ensemble des mobilités (train, voiture, transport en commun) dans le contexte de la croissance du travail transfrontalier.

L'État, la Région Grand-Est et les collectivités locales ainsi que le Grand Duché de Luxembourg travaillent à la réalisation de plusieurs projets de mobilité : création de parkings-relais, allongement des quais en gare de Metz et d'Hettange-Grande, nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg, amélioration de l'infrastructure pour augmenter (x2,5) la capacité du service ferroviaire entre Luxembourg et Metz, mise à 2x3 voies de l'A3 au Luxembourg. A ces opérations s'ajouteront les augmentations d'offres actuellement élaborées dans le cadre du service express régional métropolitain (SERM) et du schéma de mobilité transfrontalier (SMOT).

Dans ce contexte, le projet A31bis est un élément central de la stratégie d'amélioration des infrastructures de transports transfrontalières en Lorraine.

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 aurait deux conséquences majeures :

- la création d'un pincement à la frontière entre les deux pays où la route passerait de 3 voies à 2 voies entraînant des congestions quotidiennes supplémentaires ;
- un frein important aux alternatives à la voiture individuelle, car les voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs prévues au Luxembourg ne trouveraient pas leur continuité en France, ce qui empêcherait leur développement.

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

LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE

