

4ème Rapport intermédiaire de la concertation continue

A 31 Bis

Concertation continue

Février 2024- mars 2026

Luc Martin

Jean-Michel Stievenard

Garants désignés par la
CNDP

Rapport remis le 16 mars 2026



commission
nationale du
débat public



Sommaire

Sommaire	3
Préambule	4
Les dates clés de la concertation sous l'égide de la CNDP	4
La mission des garants.....	5
Fiche d'identité du projet.....	5
Maitre d'ouvrage :	5
Contexte du projet :	6
Localisation du projet :	7
Avancement du projet :	8
Secteur Sud :	8
Secteur Centre :	9
Secteur Nord	9
Annexe 1 Décision du ministre des Transports du 5 janvier 2024	14
Annexe 2 Lettre d'information janvier 2026	19
Annexe 3 perspective de calendrier	24

Préambule

A la suite du débat public de 2015 et de la concertation intermédiaire de 2018 sur le projet d'autoroute A31 bis, le ministère des Transports, maître d'ouvrage du projet, a décidé de le poursuivre. Dans ce cadre, la participation et l'information du public se doit d'être continue. La Commission nationale du débat public a chargé Jean-Michel Stievenard, dans un premier temps, puis Luc Martin en tant que co-garant, dans un second temps, de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du tronçon nord.

Le présent document constitue le rapport intermédiaire n°4 des garants couvrant la période qui s'est déroulée de février 2024 à mars 2026, soit entre la fin d'une phase publique de concertation et l'ouverture de l'enquête d'utilité publique du tronçon Nord. Il prend en compte la totalité du projet A31bis dans son ensemble.

Il constitue par ailleurs le rapport final de la concertation continue sur la partie nord du projet. Il sera versé comme tel au dossier de l'enquête publique. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la poursuite de la concertation durant cette phase et indique les préconisations des garants pour la suite de la concertation continue des parties Centre et des parties Sud du projet.

Les dates clés de la concertation sous l'égide de la CNDP

- Après un premier débat sur un projet d'A32 dans les années quatre-vingt, le projet de l'A31 bis a fait l'objet d'un débat public sous la responsabilité d'une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) [15 avril 2015 - 30 septembre 2015]. Ce projet mis au débat public concerne alors la traversée de l'ensemble de la Lorraine. De la frontière luxembourgeoise jusqu'au péage de Gye, au sud de Toul
- Remise du rapport du débat public par la CPDP le 13 novembre 2015
- Lettre de la ministre de l'Environnement, de l'énergie et de la mer du 12 février 2016 indiquant que l'Etat donne son accord de principe à l'aménagement progressif d'une autoroute A31 bis en Lorraine et que le projet s'articulera sur trois points : le barreau sud Toul-Dieulouard, la traversée de Florange ou pas, et les parties éventuellement payantes....
- Désignation du premier garant Jean Michel Stievenard le 6 avril 2016 pour la phase d'information et de participation du public « jusqu'au dépôt du dossier d'enquête publique »
- Concertation publique intermédiaire de novembre 2018 à février 2019 portant sur 2 tronçons : le barreau sud d'une part et le tronçon Nord d'autre part
- Rapport du garant sur la concertation intermédiaire le 10 avril 2019
- Décision de la CNDP le 7 mai 2019 de poursuivre la concertation continue
- Lettre de la ministre Madame Borne le 28 juin 2019 proposant une approche adaptée pour chacun des trois secteurs considérant que chacun avait ses enjeux propres et sa temporalité.
- Désignation d'un deuxième garant, Luc Martin, 6 octobre 2021
- Du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, séquence de concertation sur le secteur nord du projet A31 Bis ; 4 propositions sont faites pour la traversée de Florange
- Rapport des garants le 28 février 2023 sur la concertation de ce secteur Nord
- Décision du ministre délégué chargé des transports visant à poursuivre le projet du secteur nord le 5 janvier 2024
- Une nouvelle saisine a été réalisée en 2024 et a donné lieu à une décision de la CNDP le 2 mai 2024, dont voici les points essentiels :

Article 1^{er}

La concertation avec le public n'est pas relancée sur le secteur Nord du projet d'A31 bis qui n'a pas été substantiellement modifié. Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique avec les garants précédemment désignés sur le secteur Nord du projet d'autoroute A31 bis soumis à la prochaine enquête publique.

Article 2

Cette décision ne s'applique pas pour les autres tronçons Centre et Sud du projet d'autoroute A31 bis, qui devront faire l'objet d'une nouvelle saisine préalablement aux futures enquêtes publiques. Il y a lieu de poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'aux enquêtes publiques sur ces tronçons avec les garants précédemment désignés.

La mission des garants

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une ou plusieurs personnes neutres au regard du projet et indépendantes à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) Leur rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, les garants veillent à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises au public, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garants s'assurent que :

- Les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public soient bien pris en compte
- Les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public
- Les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

Ce projet d'intérêt national est piloté par l'Etat et plus particulièrement par le ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports. Il est instruit par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Grand Est), service déconcentré de l'État.

Jusqu'au premier janvier 2025 l'Etat était seul maître d'ouvrage de ce projet (MOA). A partir de cette date et compte tenu de la loi 3DS, l'Etat n'est plus MOA que du secteur Nord (sous l'autorité du préfet de la Moselle). la Région Grand Est est MOA des opérations sur les autres secteurs, dans un cadre collectif permis par la création d'un GIP Groupement d'Intérêt Public Grand Nancy Sud 54- Mobilités. pour le Sud.

Contexte du projet :

L'autoroute A31 dans sa partie non concédée relie, sur 115 km, le péage de Gye (54) à la frontière luxembourgeoise (57). Elle joue un rôle majeur dans les déplacements quotidiens de milliers de Lorrains. L'autoroute A31 a aussi une fonction majeure pour l'échange de marchandises, à une échelle européenne. La part du trafic de transit sur la partie nord de l'A31, tous véhicules confondus, varie entre 15 % et 25 % (Source : Cerema) et elle est particulièrement élevée au nord de Thionville. Sur ce secteur, 70 % des poids lourds sont en transit. La transformation de cette infrastructure est donc envisagée pour atteindre un triple objectif.

- Réduire la congestion de l'A31 en améliorant les conditions de circulation
- Améliorer la sécurité des usagers et des agents
- Accompagner le développement économique et les échanges

Pendant cette concertation au long cours (10 ans), le paysage institutionnel a fortement évolué, entraînant un changement des interlocuteurs du projet.

- Création de la région Grand-Est au 1^{er} janvier 2016 et prise en compte du projet par le Conseil régional de la nouvelle région, d'une part, et par le, préfet de Région, d'autre part.
- Développement de l'offre ferroviaire : Dans le cadre du protocole d'accord de 2018 et de son avenant de 2021, l'enveloppe franco-luxembourgeoise dédiée aux projets cofinancés en France a atteint 460 millions d'euros
- Prise en charge du réseau autoroutier par la région Grand Est (1^{er} janvier 2025) et mise en place envisagée d'une Ecotaxe

Pendant cette décennie, l'intrication économique entre le Luxembourg et la Moselle s'est considérablement développée rendant plus nombreux les déplacements quotidiens vers et en provenance du Luxembourg et nécessitant ainsi une réponse en termes de mobilité selon le porteur de projet.

Si le projet A31 bis, déposé en 2015, était une réponse strictement autoroutière à cette problématique de mobilité, les échanges, du débat public puis de la concertation continue post débat public – incluant 2 phases de consultations publiques – ont augmenté la prise de conscience aigüe de la nécessité d'une réponse multimodale.

- Organisation d'un « Grenelle de la mobilité », associant l'ensemble des acteurs de la mobilité en novembre 2021, en réponse aux interrogations de la première phase (cf. Livre Blanc des mobilités)
- En matière ferroviaire notamment des décisions sont d'ores et déjà actées pour augmenter la capacité ferroviaire et offrir sur l'axe Metz Luxembourg, 22.500 places assises à l'horizon 2030, contre 9.000 places actuellement en heure de pointe.

Le maître d'ouvrage estime que malgré tous les efforts nécessaires sur les autres modes de transport, l'augmentation de la capacité autoroutière reste nécessaire.

Localisation du projet :

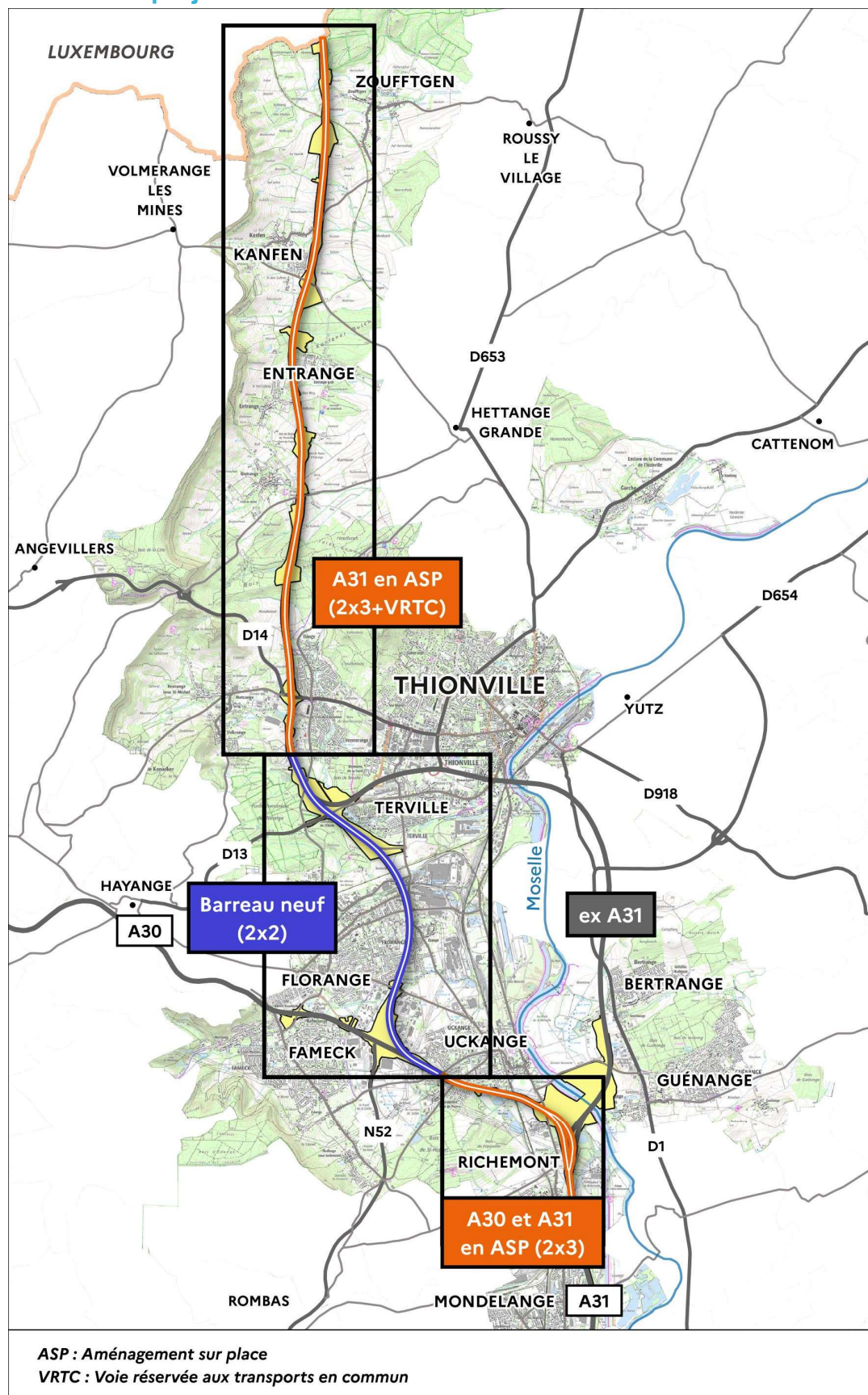


Figure 1 Vue d'ensemble du projet A31 bis

source : DREAL Grand-Est

Avancement du projet :

Selon les projections du maître d'ouvrage (DREAL Grand-Est), les besoins de déplacements ne cessent d'augmenter tout au long du sillon lorrain (CF [Tableau de bord des mobilités](#)). Les projections modélisées dans le cadre du projet A31 bis confirment que cette dynamique, portée par les échanges transfrontaliers, est appelée à se renforcer durablement à l'horizon 2035. L'objectif poursuivi par l'Etat et les collectivités locales est de développer des solutions face à cet enjeu de mobilité sur un axe majeur de la région Grand Est. La stratégie mise en place dans ce contexte est forcément multimodale, prenant ainsi en compte le développement de l'ensemble des modes de transports. Il s'agit d'améliorer la qualité de vie des habitants en facilitant les déplacements dans le sillon lorrain, entre le bassin nancéen et la frontière luxembourgeoise ; de contribuer au développement économique du territoire et d'agir pour répondre aux impératifs climatiques et environnementaux.

Dans ce cadre l'A31, infrastructure de transport la plus utilisée dans le sillon lorrain, connaît des conditions de circulation dégradées du fait de l'importance du trafic. Ses caractéristiques autoroutières sont dépassées et elles ne répondent plus aux normes environnementales d'aujourd'hui. Son aménagement vise à la mettre aux normes et à satisfaire les besoins actuels et futurs de mobilités en complément du renforcement des réseaux ferroviaires et fluviaux qui ne peuvent, à eux seuls, répondre à ces besoins selon le porteur de projet. Le projet A31 bis est d'abord un projet global A31bis qui vise à améliorer les mobilités du quotidien en réduisant la congestion, en améliorant les conditions de circulation et la sécurité des usagers.

Dans la pratique le projet peut être décomposé en trois parties couvrant chaque secteur de l'A31 actuelle. Les attentes particulières pour chaque secteur et les modalités de réalisation des réponses en font trois projets juxtaposés.

Secteur Sud :

L'abandon des solutions proposées au débat public (nouveau barreau ou élargissement sur place) a généré une « démarche partenariale et multimodale relative à la saturation autoroutière sur le bassin de Nancy (A31-A33) ». Le maître d'ouvrage estime qu'en l'absence de projet élaboré aucune démarche de concertation continue ne peut être proposée à ce jour.

Un nouveau comité de pilotage de la démarche partenariale et multimodale relative à la saturation autoroutière sur le bassin de vie de Nancy (A31-A330-A33) a été réuni le 5 juillet 2023 en l'absence des garants et des représentants des associations. Il a débouché sur la création d'un GIP dénommé Groupement d'Intérêt Public Grand Nancy Sud 54.

Ce GIP a vocation à coordonner les interventions sur les infrastructures autoroutières en application de la commande ministérielle du 28 juin 2019. Il associe les représentants de l'Etat, les collectivités territoriales du secteur. A la suite de la création du GIP, les garants et les associations environnementales ont été associées aux travaux du GIP.

Lors de la réunion du GIP du 22 décembre 2023 les garants de la CNDP ont rappelé la nécessité de continuer à poursuivre le processus de concertation avec l'ensemble des publics du secteur Sud. Cette démarche de concertation était un mandat donné à l'administration. Elle doit s'imposer également au nouveau maître d'ouvrage et au GIP porteur de cette réflexion. Il y aurait lieu d'en redéfinir les modalités et d'en rechercher les acteurs associatifs concernés. Il s'avère nécessaire de redéfinir le périmètre de la concertation compte tenu du changement d'envergure du projet et du changement de Maître d'ouvrage.

Secteur Centre :

Le maître d'ouvrage a poursuivi les études sur la partie de l'ouvrage relative au secteur centre. Une réunion des parties prenantes a été organisée le 29 octobre 2022 présidée par les deux préfets de Meurthe et Moselle et de Moselle.

À partir du 1er janvier 2025 la région Grand Est, après avoir repris la gestion de 525 kilomètres du réseau routier, a pris la décision d'investir dans des projets structurants. L'élargissement de l'A31 à 2x3 voies sur toute la portion entre Metz et Nancy a été classée comme priorité. « Nous avons inscrit un million d'euros dès cette année pour mener à bien les études nécessaires », explique Thibaud PHILIPPS, vice-président de la région Grand Est et délégué aux transports et à la mobilité durable. « L'objectif est que les travaux soient achevés à l'horizon 2030 » précise-t-il. (Journal l'Est Républicain du 16 janvier 2025) Le chantier est estimé à 300 millions d'euros.

Sur cette section « Centre », l'élargissement de l'A31 ne devrait, a priori, pas poser de défis techniques complexes : le terre-plein central, suffisamment large, permet une extension relativement simple, et les ouvrages d'art existants ont été conçus pour accueillir une voie supplémentaire, qui sera probablement dédiée au covoiturage et aux transports en communs. La région envisage de réaménager l'autoroute en y intégrant de nouveaux dispositifs de protection environnementale et des murs anti-bruit, demandés par de nombreux riverains.

La région Grand Est déclare « qu'après les études préliminaires viendra la phase de concertation publique. Les travaux entre Bouxières-aux-Dames (Meurthe-et-Moselle) et Augny (Moselle) pourraient se terminer en 2030 ».

Pour financer les futures infrastructures, le Grand Est mise sur une éco-redevance poids lourds qui pourrait générer un milliard de recettes d'ici 2035.

Des emprises foncières seront nécessaires pour améliorer les connexions de l'autoroute et améliorer la mise aux normes environnementales. Les garants recommandent qu'un programme d'information et de participation du public soit élaboré préalablement à la définition et au démarrage des travaux.

Secteur Nord

La phase de concertation menée en 2022-2023 concernant le secteur Nord, menée à la suite de la phase de concertation post-débat public de 2018-2019, a rappelé l'urgence à agir sur ce secteur. Deux, puis quatre variantes de tracé ont été étudiées pour le contournement de Thionville. L'avis du public était nécessaire afin d'éclairer l'Etat sur le choix de la variante préférentielle à retenir, en vue de la poursuite des études visant à préparer le dossier qui sera soumis à l'enquête d'utilité publique. C'est pourquoi une nouvelle concertation publique a été organisée sur ce secteur entre novembre 2022 et février 2023.

À l'issue d'une phase de concertation particulièrement dense, le projet a traversé une période de ralentissement de la dynamique territoriale. Ce cycle a été marqué par une phase d'incertitude prolongée, dans l'attente de l'arbitrage ministériel décisif.

En effet, la décision du Maître d'Ouvrage (l'État), fixant les orientations pour la suite de l'opération, n'est intervenue que 11 mois après la remise du rapport des garants de la concertation (période 2022-2023). Ce délai de latence a momentanément suspendu les échanges actifs avec le public et les acteurs locaux, avant la reprise des études opérationnelles.

Par décision du ministre des Transports du 5 janvier 2024 (**voir annexe 1**), la variante N° 4 dite « variante en tunnel profond » a été retenue. Le préfet de département l'a rendu publique le 20 février 2024. Le 21 février, un Comité de pilotage sur le secteur Nord, réunissant les élus ainsi que les

représentants des associations ayant participé à la concertation, a rendu compte de la décision ministérielle.

Par la suite la DREAL a mobilisé son énergie dans les années 2024 et 2025 pour la préparation du dossier de l'enquête d'utilité publique (5 500 pages environ).

Cette phase a été marquée par un certain nombre de consultations obligatoires, toutes en dehors du périmètre des garants de la concertation continue.

- Concertation publique sur le MECDU permettant la mise en comptabilité des documents d'urbanisme
- Concertation avec les administrations nationales et locales
- Consultation des élus locaux
- Consultation de l'Autorité environnementale : [Avis de l'Autorité Environnementale](#)

Pendant toute cette période le maître d'ouvrage a fait valoir le caractère très provisoire de ses documents qui, selon lui, interdisait toute communication publique qui aurait pu fragiliser juridiquement le dossier.

Le 28 novembre 2025, le comité de pilotage a clôturé la phase de concertation du projet A31 Bis, marquant le passage vers l'enquête publique. Alors que majoritairement les élu.e.s rappellent l'intérêt du projet pour la mobilité, sous réserve d'aménagements techniques (prolongement du tunnel, protections phoniques), les associations et collectifs alertent sur les nuisances environnementales et réclament davantage de transparence dans les études préalables ainsi que des études plus poussées des alternatives écologiques.

A la suite de ces rencontres, le Préfet s'est engagé :

- à ouvrir la possibilité d'organisation de réunions bilatérales avec les associations qui en feraient la demande en vue de permettre la prise de connaissance des dernières évolutions du projet avant la phase de l'enquête d'utilité publique.
- à augmenter le temps de cette enquête publique (2 mois au lieu du minimum légal de 1 mois) et à lui adjoindre des réunions publiques.
- à accepter de diffuser des documents avant l'enquête publique. Toutefois le maître d'ouvrage n'a pas donné suite à cette proposition des deux garants.
- à obtenir des réponses du ministère sur la préoccupation des entreprises susceptibles d'être impactées par l'émergence du tunnel.

Concertation en 2026 :

Réunions bilatérales avec les associations

Conformément à l'engagement du préfet lors du comité de pilotage du 28 novembre 2025, des échanges de travail se sont tenus avec les associations ou collectifs demandeurs avec la DREAL et les garants de la CNDP. Ces échanges bilatéraux se sont tenus en sous-préfecture de Thionville, à la demande du collectif d'Uckange « NON à l'A31 bis-Uckange et environs » d'une part, et de celui de « Terville » d'autre part.

Echange du 28 janvier avec le collectif « NON à l'A31 bis-Uckange et environs »

A cette occasion les membres du collectif ont pu être informés de l'avancement du projet et ont signalé leurs principaux arguments et interrogations liés aux nuisances de l'élargissement de l'A30 dans la traversée d'Uckange. La configuration du mur anti-bruit devant être selon eux davantage précisé.

Echange du 3 février avec le collectif de Terville

Face au maître d'ouvrage, le collectif a rappelé sa revendication de l'élargissement du parcours en tranchée couverte. Il a souligné l'importance de l'emprise foncière de l'échangeur de l'Etoile, dans son nouveau dessin. Il s'est interrogé sur la cohabitation du nouveau tronçon avec celui de la départementale D653. Les participants se sont promis de poser ces revendications lors de l'enquête d'utilité publique.

Lettre d'information

En parallèle le maître d'ouvrage, après avoir diffusé une lettre d'information N°4 en janvier 2024, a diffusé la lettre d'information numéro 5 (voir Annexe 2). Une diffusion accessible en ligne sur le site du projet et dépôt de quelques dizaines d'exemplaires en version papier dans les mairies. Les garants ont regretté cette diffusion trop restreinte.

En conclusion d'un débat au long cours

Le débat public, puis les différentes étapes de la concertation continue, ont fait évoluer fortement le projet :

- La traversée de Florange, initialement prévue au niveau du sol est aujourd'hui proposée en tunnel profond (sur une longueur de 2,2 kilomètres) au prix d'un renchérissement du coût de revient de l'opération qui sera répercuté sur le coût du péage.
- Les tracés nécessitant de nombreuses expropriations et démolitions de domiciles privés ont été abandonnés.

Toutefois quelques conséquences environnementales nouvelles apparaissent en fin de processus de concertation. N'ayant pas fait l'objet de débats, donc de recherche de solutions alternatives, elles continuent d'être des sujets de controverse susceptibles de réapparaître à d'autres étapes du projet.

- Les volumes de déblais/ remblais à manipuler et à transporter
- Les aspects soulignés soigneusement par l'autorité environnementale : sur le bruit, l'air, l'eau...
- L'instauration d'un péage dont les conséquences sur les comportements des automobilistes et leurs conduites d'évitement sont pointées mais ne font pas, à ce jour, l'objet d'un traitement abouti car les stratégies d'évitement par les automobilistes seront fonction des modalités de péage qui seront définies ultérieurement par le concessionnaire.
- La proximité du domaine de Betange, dont l'importance a été révélée lors du débat public, reste une problématique à prendre en compte. Si, à l'origine, la simple préservation de « l'allée des marronniers » était en cause, c'est aujourd'hui l'importance patrimoniale du château et de son site qui ont été soulignés, ainsi que son apport à l'équilibre de la biodiversité. A l'origine, préoccupation propre aux propriétaires du château, elle est maintenant partagée par plusieurs associations en capacité d'une mobilisation ultérieure.
- « L'échangeur de l'étoile » dans la partie nord du projet a été fortement complexifiée pour répondre à de nouvelles fonctionnalités réclamées lors du débat. Il se révèle aujourd'hui coûteux en matière foncière.

Certains aspects du projet ont été peu mis en valeur pendant le débat et donc restent à l'état de problématiques susceptibles d'apparaître ultérieurement :

- La traversée d'Uckange par l'A30, partie intrinsèque du projet. Si elle aura pour conséquence d'améliorer les conditions de vie des riverains de cette commune, elle crée de nouvelles contraintes qui ne sont pas apparues à ce jour mais qui pourraient émerger au fur et à mesure dans des étapes ultérieures du projet puis de sa réalisation
- Le covoiturage est encore en option alors que son respect est essentiel dans l'acceptabilité du projet.

- La proximité entre l'A31 bis et la départementale D653 à la sortie de Florange et à Terville
- Le déclassement du tracé actuel de l'A31 passant au centre de Thionville, après la mise en service de l'A31Bis.

Des interrogations qui ne peuvent être endossées seulement par le projet A31 bis

Si le projet vise à répondre à la problématique réelle de la mobilité dans la partie nord de la Lorraine, il a été établi que la réponse autoroutière était un des éléments seulement de la réponse. Le développement des autres formes de mobilités porte une autre partie de la réponse

- Ferroviaire avec le développement de l'offre et celui d'un réseau de parkings d'accès
- Covoiturage et son réseau d'aires de covoiturage
- Transports en commun par cars et bus rendus plus rapides par la création d'une voie dédiée

Comme l'ont demandé les associations à plusieurs reprises, il conviendrait de continuer à faire vivre la réflexion sur ces autres aspects et de permettre le débat sur le rythme de leur développement en mettant en place un comité de suivi.

Recommandations et suggestions au maître d'ouvrage

L'information et la participation du public devront être assurées dans les nombreuses étapes ultérieures :

- Choix du concessionnaire sur la base d'un cahier des charges à établir.
- Réponse technique du concessionnaire choisi qui devrait déterminer le profil exact du projet et les modalités réelles de la réalisation de l'ouvrage.
- L'adéquation de la réponse technique avec les enseignements tirés de la concertation.
- La gestion du chantier dans son calendrier et ses modalités

1. Recommandations sur la Gouvernance et le Dialogue

Création d'un Comité de Suivi Multi-acteurs pour le secteur Nord : Les garants préconisent d'instaurer une structure pérenne pour maintenir le dialogue entre l'État, les collectivités, les associations et les riverains, au-delà de la simple phase d'enquête publique. Cette cellule spécifique pourrait gérer les échanges, avec l'appui éventuel d'un tiers garant pour assurer la neutralité. Il reviendrait au Maître d'ouvrage de décider de cette procédure et de la mettre en place en sollicitant éventuellement la liste nationale des garants de la Cndp.

Redéfinition de la concertation pour le Secteur Sud : Suite au changement de maître d'ouvrage (passage au GIP Grand Nancy Sud 54), il est recommandé de redéfinir le périmètre et les acteurs associatifs pour ne pas rompre le dialogue engagé depuis 2015.

Redéfinition de la concertation pour le Secteur Centre : À la suite du changement de maître d'ouvrage, avant tout démarrage de travaux sur la section Metz-Nancy, un programme structuré de participation du public doit être élaboré.

2. Recommandations sur la Communication et la Transparence

Assurer la transparence des informations sur la poursuite du projet sous la surveillance du comité de suivi.

Diversifier les supports de communication : Les garants jugent la diffusion numérique insuffisante. Ils préconisent un usage mixte avec les formats physiques (lettres d'information papier) plus accessibles dans les mairies et pour les publics éloignés du numérique.

Dialogue sur les choix techniques du futur concessionnaire : Une fois le concessionnaire choisi, ses réponses techniques (profil exact du projet, modalités de réalisation) devront faire l'objet d'échanges avec le public pour vérifier l'adéquation avec les acquis de la concertation.

3. Vigilances Techniques et Environnementales

Les garants ont identifié des "angles morts" ou des sujets de controverse qui nécessitent des approfondissements d'études :

Étude des stratégies d'évitement liées au péage : Le maître d'ouvrage doit affiner les modèles de trafic pour anticiper le report des automobilistes vers le réseau secondaire afin d'éviter le péage.

Plan de gestion des nuisances de chantier : Anticiper et concerter sur le calendrier et les modalités de travaux (bruit, poussière, flux de déblais/remblais).

Préservation du patrimoine et de la biodiversité : Une attention particulière est demandée pour le Domaine de Betange, dépassant la simple question de "l'allée des marronniers" pour englober l'ensemble du site.

Insertion urbaine à Uckange et Terville : Préciser les dispositifs de protection phonique (murs anti-bruit) et étudier la cohabitation avec le réseau routier local (D653).

4. Recommandation pour une Approche Multimodale Réelle

Coordination des calendriers : Ne pas traiter le projet routier isolément. Les garants insistent sur la nécessité de faire vivre la réflexion sur le ferroviaire (objectif 22 500 places en 2030), le covoiturage et les voies dédiées aux transports en commun, pour viser à la cohérence globale du projet.

Annexe 1 Décision du ministre des Transports du 5 janvier 2024

Décision ministérielle consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 relative au projet d'aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise

Le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-29 ;

Vu la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 3 décembre 2014 d'organiser un débat public sur le projet de liaison autoroutière A31 bis « au cœur du sillon Lorrain » ;

Vu la décision du 12 février 2016 consécutive au débat public relatif au projet de liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise qui s'est tenu du 15 avril au 30 septembre 2015 ;

Vu la commande ministérielle du 28 juin 2019, publiée sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr), relative au projet A31 bis validant le bilan de la concertation menée du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019 et les orientations de poursuite des études du projet ;

Vu la concertation qui s'est tenue du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 sous l'égide de deux garants de la CNDP, et dont l'objectif principal était de recueillir l'avis du public sur les variantes de tracés de l'A31 bis sur le secteur nord entre Richemont et la frontière luxembourgeoise ;

Vu le bilan de la concertation établi par les garants et publié sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr) le 28 février 2023 ;

Vu le rapport du Conseil d'orientation des mobilités de décembre 2022 ;

Vu le protocole d'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, signé à Paris le 20 mars 2018 ;

Considérant les trafics sur l'A31 au nord de Richemont, supérieurs à 90 000 véhicules par jour sur certaines sections dont une proportion importante de l'ordre de 10 à 15% de poids lourds, et la croissance des besoins de déplacements dans le nord lorrain ;

Considérant les phénomènes de congestion observés sur l'A31 aux heures de pointe, dans le sens sud-nord le matin et dans le sens nord-sud en soirée et les allongements de temps de parcours qui en découlent ;

Considérant que la concertation a permis de présenter en détail les opérations prévues afin d'améliorer la desserte ferroviaire et les transports en commun sur le territoire, qui sont coordonnés avec le Grand-Duché de Luxembourg et la région Grand Est ;

Considérant que l'aménagement de l'A31 entre Richemont et la frontière luxembourgeoise vise à répondre aux enjeux de mobilités en complément du développement des autres modes de transports, qui ne seront pas en mesure de répondre à eux seuls à la croissance attendue des flux de voyageurs et de marchandises sur le sillon lorrain ;

Considérant qu'un projet limité à l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville aurait pour conséquence d'aggraver les situations de congestion sur l'A31 au nord et en traversée de Thionville ; que cet élargissement ne peut être dissocié de l'aménagement d'un contournement ;

Considérant que la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 avait pour objectif principal de recueillir l'avis du public sur l'état d'avancement des études concernant le secteur nord du projet A31 bis et notamment sur 4 variantes de projets de contournement de Thionville présentées dans les tracés des fuseaux F4, F5 et F10 ;

Considérant que le fuseau F5 traverse des zones urbanisées de Florange ; que les variantes de ce fuseau sont associées à des impacts importants sur la forêt domaniale de Florange ; que ces variantes traversent le site de l'ancienne cokerie de Serémange-Erzange entraînant des aléas importants en matière d'opérations de dépollution et des aléas sur le coût de l'opération et son délai de mise en œuvre, notamment dans l'hypothèse de la variante en tunnel profond, les pollutions des sols de la cokerie étant de nature à altérer la structure en béton d'un tunnel ; que la réalisation de la variante en tunnel de surface se traduirait par la démolition de bâtiments d'habitation et d'infrastructures existantes à proximité du carrefour entre la rue de Verdun et la rue de Longwy ;

Considérant qu'à la différence des fuseaux F4 et F5, la variante du fuseau F10 ne comporte pas de raccordement à l'autoroute A30 et ne permet donc pas de mieux desservir les vallées de l'Orne et de la Fensch et ne permet notamment pas de créer une liaison avec la VR52 ;

Considérant que la variante du fuseau F4 est de nature à garantir la meilleure réponse aux contraintes locales et à apporter des réponses adaptées aux différentes contraintes et ambitions exprimées pour la circulation, afin d'assurer des dessertes optimales tout en maîtrisant les impacts grâce au tunnel profond ;

Considérant que les projets sont susceptibles de générer des nuisances supplémentaires pour les zones urbanisées ; que la concertation a souligné que les habitations situées à proximité des têtes de tunnel projetées et de la section de l'A30 à élargir pour les variantes des fuseaux F4 et F5 devraient faire l'objet d'une attention particulière ; que les études ultérieures devront notamment quantifier les émissions de polluants atmosphériques du projet et définir des mesures de réduction et des modalités de suivi ;

Considérant que le raccordement de la variante de contournement à l'A30 à Fameck et à l'A31 au nord de Florange rend nécessaire le réaménagement de l'échangeur de Sainte Agathe et de celui de l'Etoile ; que la continuité entre la VR52 et la section neuve d'A31 bis d'une part, et le maintien des mouvements d'échanges entre le réseau local et l'A31 d'autre part, a constitué un point d'attention particulier pendant la concertation ; que de premières études ont été engagées pour faire évoluer le projet à ces endroits ;

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée à l'insertion du projet dans le paysage à proximité du parc et du château de Bétange inscrits aux monuments historiques ;

Considérant que la concertation a mis en avant le risque d'un report de trafic sur le réseau secondaire, notamment à proximité de la section de l'A31 au nord de Thionville, qui devra être réduit ;

Considérant que le projet devra préciser les choix de réaménagement de l'A31 en traversée de Thionville délestée des trafics de transit qui seront captés par le nouveau contournement ouest ;

Considérant que des études menées jusqu'à présent sur l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville intègrent l'examen de la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace habituellement dédié à la bande d'arrêt d'urgence ; que des attentes fortes se sont manifestées pendant la concertation en faveur de la mise en place, en plus de voies réservées aux transports en commun, de voies réservées au covoiturage en cohérence avec les aménagements prévus par le Grand-Duché de Luxembourg sur l'A3;

Considérant que la mise en concession, sans subvention d'équilibre, vise à permettre une réalisation rapide des travaux ; que les péages instaurés sur les sections de l'aménagement constituent la contrepartie d'une amélioration significative du niveau de service pour les usagers ;

Décide :

Article 1

La variante en tunnel du fuseau F4 est retenue pour l'aménagement du secteur nord d'A31 bis, compris entre la frontière luxembourgeoise et l'échangeur de Richemont. Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique. Il fera l'objet d'une démarche d'amélioration environnementale continue, afin de continuer à rechercher toute mesure permettant d'en réduire les impacts, tout en répondant au besoin de mobilité exprimé et reconnu.

Article 2

Les études seront poursuivies en vue de la déclaration d'utilité publique ultérieure. Ces études porteront sur :

- L'élargissement sur place à 2 x 3 voies de la section entre Thionville et la frontière luxembourgeoise;
- L'aménagement d'un barreau en tracé neuf, du contournement ouest de Thionville, selon la variante F4 ;
- L'élargissement sur place à 2 x 3 voies de l'A30 entre le Nœud de Richemont et la section neuve d'A31 bis, ainsi que le réaménagement du Nœud de Richemont.

Article 3

L'aménagement étudié comprendra, 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.

En vue de favoriser le covoiturage, les études déjà engagées seront poursuivies de façon coordonnée avec le Grand-Duché de Luxembourg et complétées par des études 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.

Article 4

Les impacts sur le bruit, la pollution de l'air et la santé seront étudiés dans l'étude d'impact du projet. Des études spécifiques seront conduites pour évaluer la qualité de l'air aux abords immédiats des entrées et sorties de tunnel. L'évolution des niveaux de bruit à hauteur des façades voisines des sections des autoroutes A30 et A31 élargies et des sections neuves de l'A31bis, sera évaluée afin de préciser les emplacements et caractéristiques des protections acoustiques à mettre en place. Par ailleurs, une attention particulière sera accordée à l'insertion paysagère de l'infrastructure, notamment l'aménagement des têtes de tunnel.

Article 5

La conception des échangeurs de Sainte Agathe au sud du barreau neuf, et de l'Etoile au nord, sera adaptée pour conserver autant que possible, au regard des coûts supplémentaires et des impacts sur les circulations et l'environnement engendrés, 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.

Article 6

La maître d'ouvrage s'engage à poursuivre 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.

Article 7

Le maître d'ouvrage maintiendra 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. Il veillera également à l'association des jeunes publics au projet d'infrastructure et à ses implications.

Article 8

La présente décision sera publiée sur le site internet de la préfecture de la Moselle et sur celui de la concertation publique locale du projet, accompagnée du bilan complet de la concertation établie par le maître d'ouvrage.

Fait le 05 JAN. 2024



Clément BEAUNE

Annexe 2 Lettre d'information janvier 2026



LETTRE D'INFORMATION N°5 – FÉVRIER 2026

CAP SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE

En 2025, l'Etat a finalisé 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.



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 de 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).

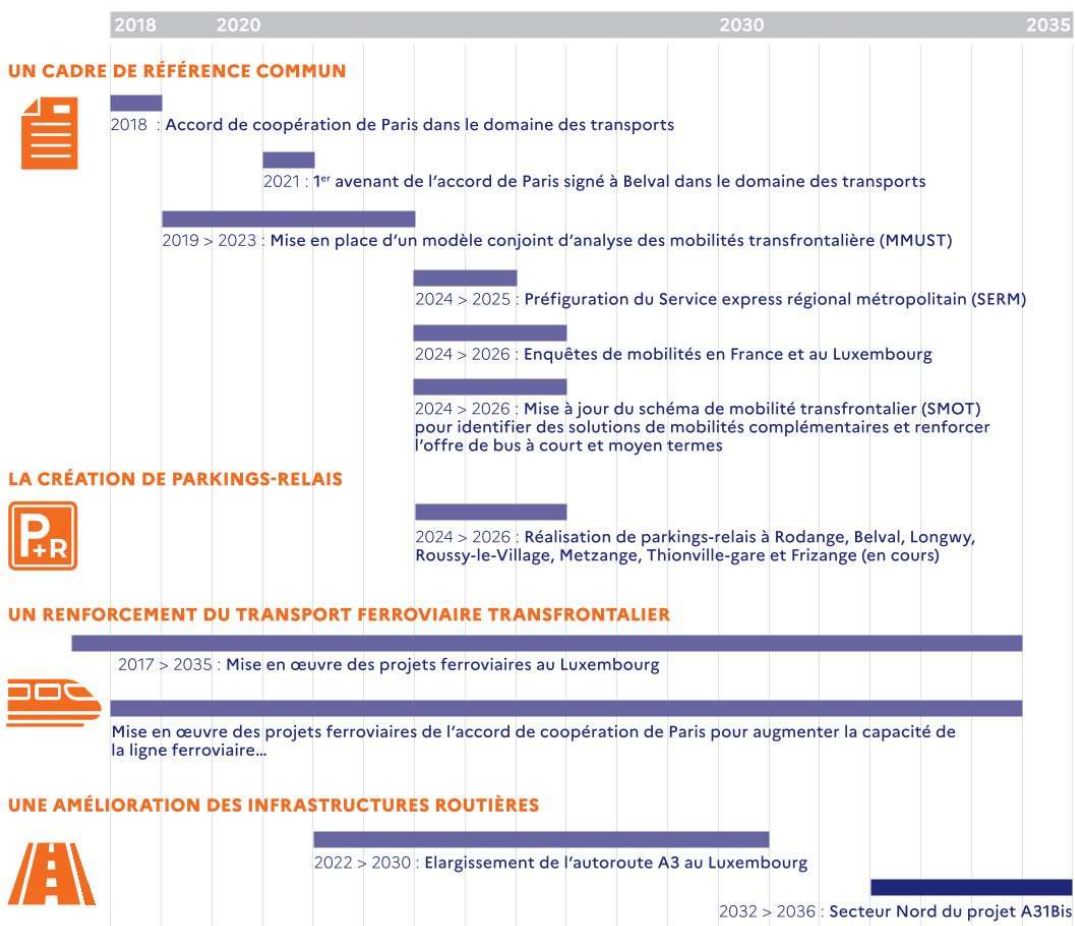
Dans ce contexte, le projet A31Bis est un élément central de la stratégie d'amélioration des infrastructures de transports transfrontalières en Lorraine.

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



Annexe 3 perspective de calendrier

