



# A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

**SECTEUR NORD**  
RICHEMONT – FRONTIÈRE  
LUXEMBOURGEOISE

## LETTRE D'INFORMATION N°4 – JANVIER 2025

# L'INSERTION DU PROJET DANS LE SECTEUR NORD : ENVIRONNEMENT SONORE ET TÊTES DE TUNNEL

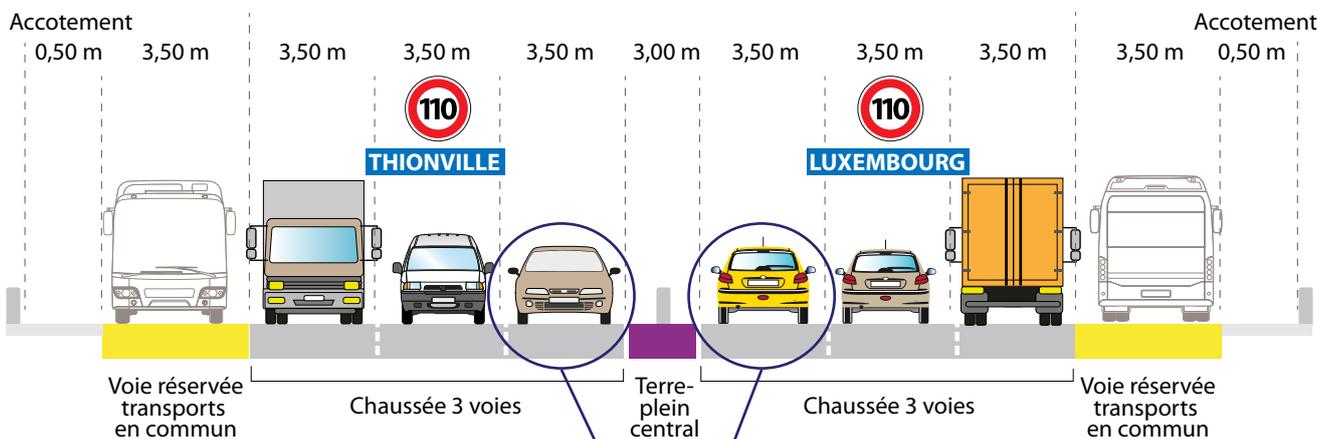
### CONTEXTE

À l'issue de la concertation publique portant sur le secteur nord du projet A31Bis qui s'est tenue de novembre 2022 à février 2023, le gouvernement a acté la poursuite du projet et les caractéristiques du tracé : **la décision ministérielle du 5 janvier 2024 retient notamment la variante F4 en tunnel profond pour le contournement de Thionville.**

La décision ministérielle du 5 janvier 2024 acte également :

- un aménagement des futurs échangeur de Sainte-Agathe et de l'Etoile permettant une desserte du réseau local ;
- l'installation d'une voie réservée aux transports en commun sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence en plus de l'élargissement à 2x3 voies de l'A31 au nord de Thionville ;
- la demande d'une étude sur la faisabilité de l'affectation d'une voie de circulation au covoiturage, sur l'A31 au nord de Thionville.

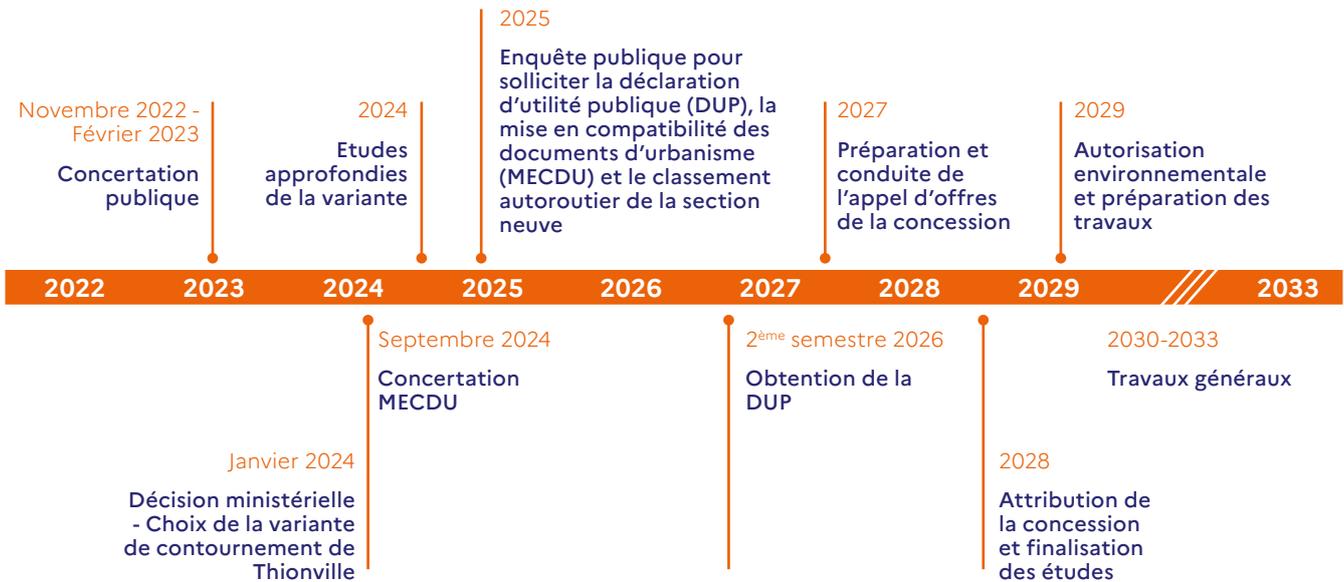
Profil en travers schématique d'une section autoroutière comprenant une voie de covoiturage



Étude en cours avec le Grand Duché du Luxembourg afin d'analyser la faisabilité d'une voie de covoiturage transfrontalière

Afin de pouvoir poursuivre le projet sur le secteur nord, 4 procédures sont menées : l'évaluation environnementale du projet, la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et le classement de la nouvelle autoroute. L'instruction de ces procédures se traduit par **des études approfondies de la variante retenue, notamment de l'insertion des têtes de tunnel et de la réduction des impacts sur l'environnement sonore**, présentés dans la présente lettre d'information. Ces études seront rendues publiques dans le cadre de l'enquête publique.

### Le calendrier du projet sur le secteur nord



## Focus sur le contournement de Thionville

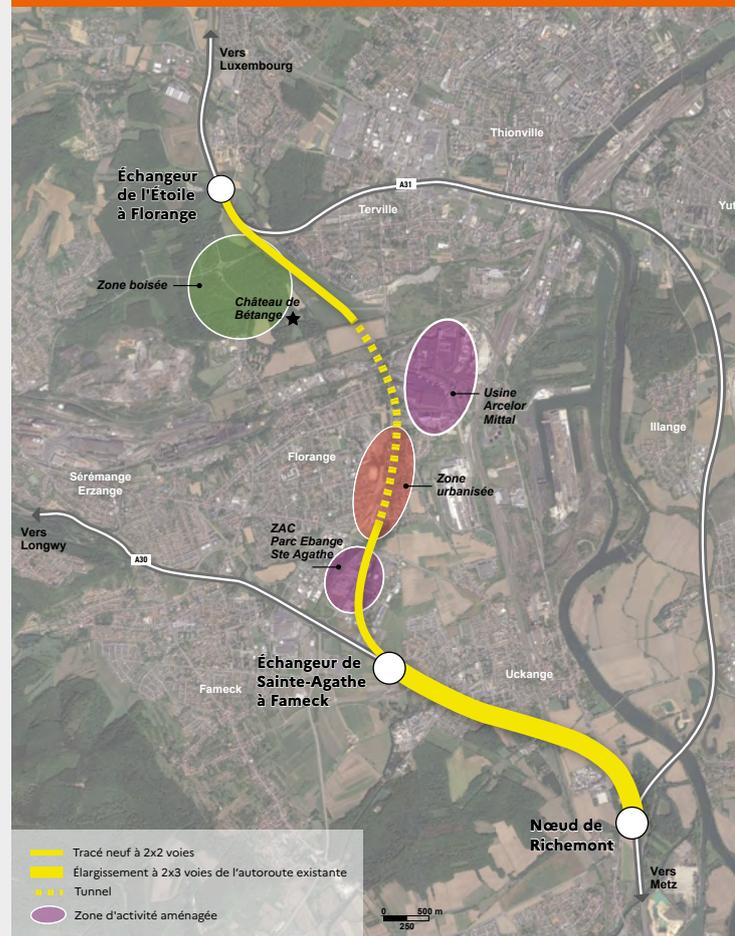
La variante F4 en tunnel profond a été retenue pour le contournement de Thionville. Elle consiste en la création d'une section autoroutière à 2x2 voies, sur environ 7 kilomètres. Cette nouvelle section autoroutière comprend un tunnel sur 2,6 kilomètres entre Sainte-Agathe et l'échangeur de l'Etoile. La création d'un tunnel sous Florange implique l'aménagement de têtes de tunnel (entrée et sortie du tunnel) en zone urbanisée.

Cette variante permet par ailleurs d'assurer une desserte optimale du territoire, tout en favorisant le désengorgement des centres-villes et en améliorant les conditions de circulation entre Luxembourg et Metz.

### Profil en travers schématisé du tunnel



### Le tracé retenu pour le contournement de Thionville



## LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES SONORES

L'étude acoustique menée dans le cadre de l'instruction des procédures d'autorisation a permis d'identifier des mesures de réduction des nuisances sonores.

- Des **protections acoustiques** seront posées pour réduire les nuisances sonores actuelles et futures (voir plan).
- A Terville, au niveau de la tête de tunnel, les habitations bénéficieront de **l'aménagement d'un merlon acoustique paysager**. Cela permettra d'assurer un haut niveau de protection acoustique tout en s'assurant de la bonne insertion paysagère de l'infrastructure compte tenu de sa proximité avec le parc de Bétange. Cela sera complété par l'installation d'un écran de protection acoustique, là où l'espace n'est pas assez large pour aménager le merlon.

- Des **protections de façades** pour 33 habitations et établissements.
- Des mesures complémentaires envisagées volontairement par le maître d'ouvrage. Cela se traduirait - sous réserve de faisabilité technique - par la mise en place de **merlons acoustiques** afin de protéger des habitations à Kanfen et Entringe, où le bruit dépasse aujourd'hui les seuils réglementaires.

Finalement, avec le projet A31Bis, les nuisances sonores seront réduites sur l'aire d'étude et dans la traversée de Thionville, et une amélioration sonore sera constatée. 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.

### En savoir + Les différentes protections acoustiques

Les **écrans acoustiques** permettent de protéger les riverains d'axes de transports terrestres où la circulation est dense. Les écrans fonctionnent par un effet réfléchissant en faisant obstacle à la propagation du bruit. Cet effet est complété par un effet d'absorption. De dimensions très variables, ce sont de véritables ouvrages d'art qui présentent une grande variété architecturale, aussi bien par les formes que par les parements ou les matériaux utilisés (béton, bois, métal, polycarbonate, brique, végétalisation possible). Leur efficacité globale pour la protection des riverains, varie entre 8 et 15 dB(A) en fonction de la configuration du site d'implantation (géométrie de l'écran, distance aux habitations, nombre de voies de circulation, etc).

Exemple d'écran acoustique en béton de bois

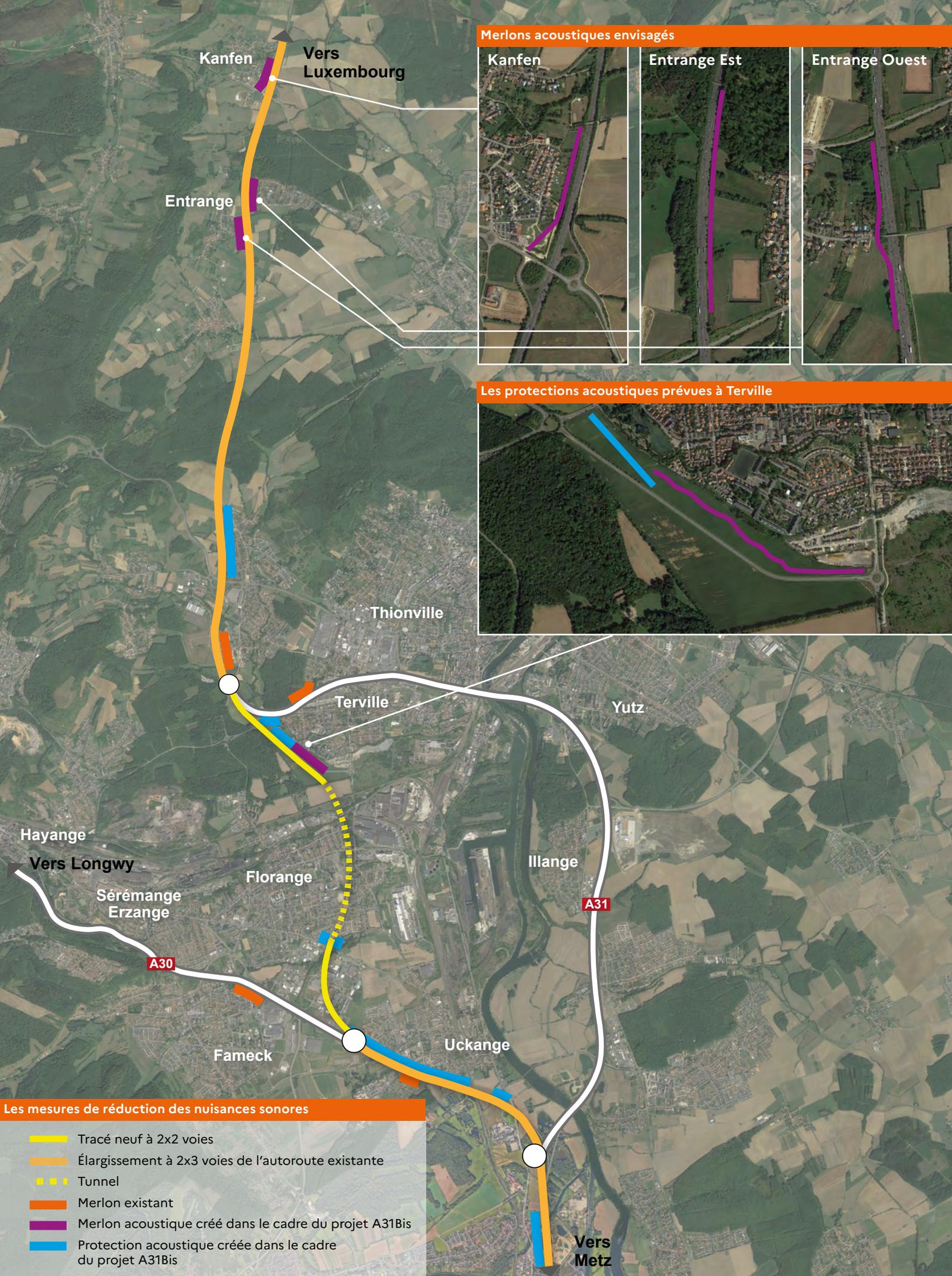


Un **merlon** est une butte de terre qui permet également de faire barrage à l'onde acoustique. Cette solution de protection acoustique revêt un avantage paysager car il est possible de la végétaliser et de travailler sur sa forme et son volume.

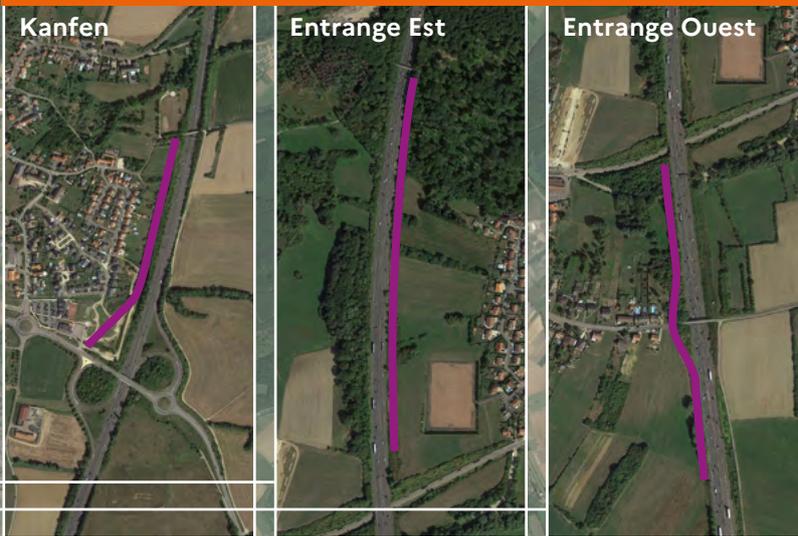
Exemple de merlon acoustique



Les **protections de façade** sont proposées dans le cas où les écrans anti-bruit ne peuvent être mis en œuvre pour des raisons techniques. Ces protections sont directement réalisées sur les habitations concernées, en renforçant leur isolation acoustique.



**Merlons acoustiques envisagés**



**Les protections acoustiques prévues à Terville**



**Les mesures de réduction des nuisances sonores**

- Tracé neuf à 2x2 voies
- Élargissement à 2x3 voies de l'autoroute existante
- - - Tunnel
- Merlon existant
- Merlon acoustique créé dans le cadre du projet A31Bis
- Protection acoustique créée dans le cadre du projet A31Bis

## L'INSERTION DES TÊTES DE TUNNEL

Le paysage aux abords du projet présente aujourd'hui un contraste marqué entre des zones préservées et des zones altérées. Les aménagements de l'A31Bis ont été conçus en tenant compte de l'intégration paysagère, avec un souci particulier pour les points visuellement sensibles, comme ceux autour du domaine de Bétange, les têtes du tunnel et le viaduc.

Ces aménagements s'adaptent aux caractéristiques locales et à la topographie, tout en intégrant des enjeux naturels :

- Le débouché du tunnel sera situé en zone de déblai, rendant l'autoroute peu visible ;
- Le traitement des talus et le renforcement des lisières boisées à proximité permettront de préserver la perception du site de Bétange notamment, et l'allée des marronniers restera intacte ;
- Des efforts continus sont déployés pour limiter les incidences paysagères des entrées et sorties du tunnel à Florange, en zone urbaine.

Tête de tunnel sud – vue depuis Fameck



Tête de tunnel nord – vue depuis le nord



Tête de tunnel nord – vue depuis le sud





**PRÉFET  
DE LA MOSELLE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*