



**PRÉFET
DE LA MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

**LA CONCERTATION
EST OUVERTE**

**INFORMEZ-VOUS ET
DONNEZ VOTRE AVIS**

A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD

**RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE**

21 novembre 2022 - 3 février 2023

Synthèse du dossier de concertation

Le projet A31 Bis sur le secteur nord, entre l'échangeur de Richemont et la frontière luxembourgeoise, vise à répondre aux enjeux de mobilité en complément d'autres modes de transport.

Une nouvelle phase de concertation publique est lancée après une phase d'études approfondies, notamment sur les solutions d'aménagement proposées pour le contournement de Thionville, afin d'éclairer le choix du scénario d'aménagement à porter à l'enquête publique.

+ d'infos sur le projet et la concertation sur a31bis.fr

Le projet A31 Bis : une réponse aux enjeux de mobilité du territoire

Les besoins de déplacements ne cessent d'augmenter le long du sillon lorrain et les projections montrent que cette tendance va s'accroître. L'État et les collectivités locales sont mobilisés depuis de nombreuses années pour répondre à cet enjeu crucial de mobilité sur un axe majeur de la région Grand Est.

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 de la circulation routière. En particulier, entre Richemont et le Luxembourg, elle absorbe un trafic pendulaire très dense, du fait de la hausse du nombre de travailleurs frontaliers. Cela se traduit par des embouteillages le matin dans le sens sud > nord, et le soir dans le sens nord > sud. La circulation globale sur ce secteur a augmenté de plus de 30 % en 20 ans.

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 %.

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.

UNE SATURATION PROCHE, ALORS QUE LE BESOIN DE DÉPLACEMENT EST AMENÉ À CROÎTRE

Actuellement, entre Thionville et le Luxembourg, la circulation dépasse parfois 100 000 véhicules par jour sur certaines sections, tous types de véhicules confondus. Ce niveau de circulation élevé se traduit par une vitesse moyenne de 48 km/h aux heures de pointe contre plus de 90 km/h aux heures creuses, ainsi que des reports des utilisateurs vers d'autres axes du réseau routier secondaire. Ces derniers ne sont pas adaptés pour supporter de tels niveaux de circulation et donc saturés lors des périodes de pointe.

Les perspectives démographiques et économiques montrent que cette situation devrait s'accroître. Actuellement, la croissance du nombre de travailleurs frontaliers est d'environ 5 % par an : entre 2018 et 2022, on est passé de 95 000 personnes à 110 000 personnes résidant en France et travaillant au Luxembourg. En 2030, le nombre de travailleurs transfrontaliers pourrait atteindre 100 000 dans le nord lorrain. **Tous les frontaliers n'utilisent pas la route, mais 75 % des déplacements s'effectuent aujourd'hui en voiture individuelle. L'autoroute A31 absorbera donc nécessairement une part significative des déplacements supplémentaires.** Cet accroissement de la circulation routière fait craindre

UN DIALOGUE CONTINU DEPUIS 2015

L'ampleur des enjeux et des aménagements associés au projet A31 Bis nécessite que son élaboration soit concertée avec l'ensemble des acteurs du territoire.

À ce titre, deux étapes importantes de participation du public ont déjà eu lieu :

- Un débat public en 2015, qui a permis de confirmer l'opportunité du projet ;
- Une concertation en 2018-2019, qui a abouti à la définition des principales orientations d'aménagement sur les trois secteurs du projet (sud, centre, nord). Cette concertation a conduit l'État à proposer, en 2019, une approche adaptée pour chaque secteur, chacun ayant ses enjeux propres et sa temporalité.

En parallèle, des comités de pilotage réguliers ont permis d'associer les parties prenantes locales à la conduite des études sur le projet.



une nouvelle diminution de la vitesse moyenne, un allongement des temps de trajet et une congestion accrue de l'agglomération de Thionville. Enfin, la pratique pérenne du télétravail, quoique limitée à 34 jours par an pour les personnes résidant en France et travaillant au Luxembourg, s'est développée pour certains métiers. Toutefois, la baisse de la circulation induite par cette évolution est limitée par rapport à la hausse annuelle des déplacements.

Le projet A31 Bis vise à accompagner l'augmentation de la circulation routière, avec une infrastructure adaptée.

LES OBJECTIFS DU PROJET

Il s'agit ainsi :

- d'améliorer la qualité de vie des habitants en facilitant les déplacements dans le sillon lorrain ;
- de renforcer la sécurité des usagers et du personnel d'intervention ;
- de contribuer au développement économique du territoire tout en prenant en compte les impératifs climatiques et environnementaux.

UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS MULTIMODALE

Les pouvoirs publics sont pleinement mobilisés pour répondre à l'accroissement futur des besoins de transport dans le sillon lorrain. Une politique ambitieuse de développement des alternatives à la route et à la voiture individuelle est ainsi mise en œuvre : d'importants projets sont menés pour améliorer et augmenter la capacité des transports collectifs et pour développer les frets ferroviaires et fluviaux.

Notamment, pour développer l'offre ferroviaire entre Metz et le Grand-Duché du Luxembourg, les autorités des deux pays planifient les études, actions et aménagements nécessaires en étroite coopération. Les deux gouvernements ont signé à Paris le 20 mars 2018 un accord relatif au renforcement

de la coopération en matière de transports transfrontaliers. Cet accord vise à promouvoir le transport par rail dans un objectif de développement durable. Il prévoit le financement paritaire de travaux d'augmentation de l'offre ferroviaire entre Metz et le Luxembourg.

L'objectif à l'horizon 2028-2030 est de pouvoir proposer entre 20 000 et 22 000 places dans chaque sens aux heures de pointe au lieu de 9 000 et 11 000 aujourd'hui, soit un doublement de l'offre actuelle.

De plus, le développement d'une offre importante de cars transfrontaliers est intégré au projet A31 Bis. L'ajout d'une voie réservée pour les cars est prévu en plus de l'élargissement sur place

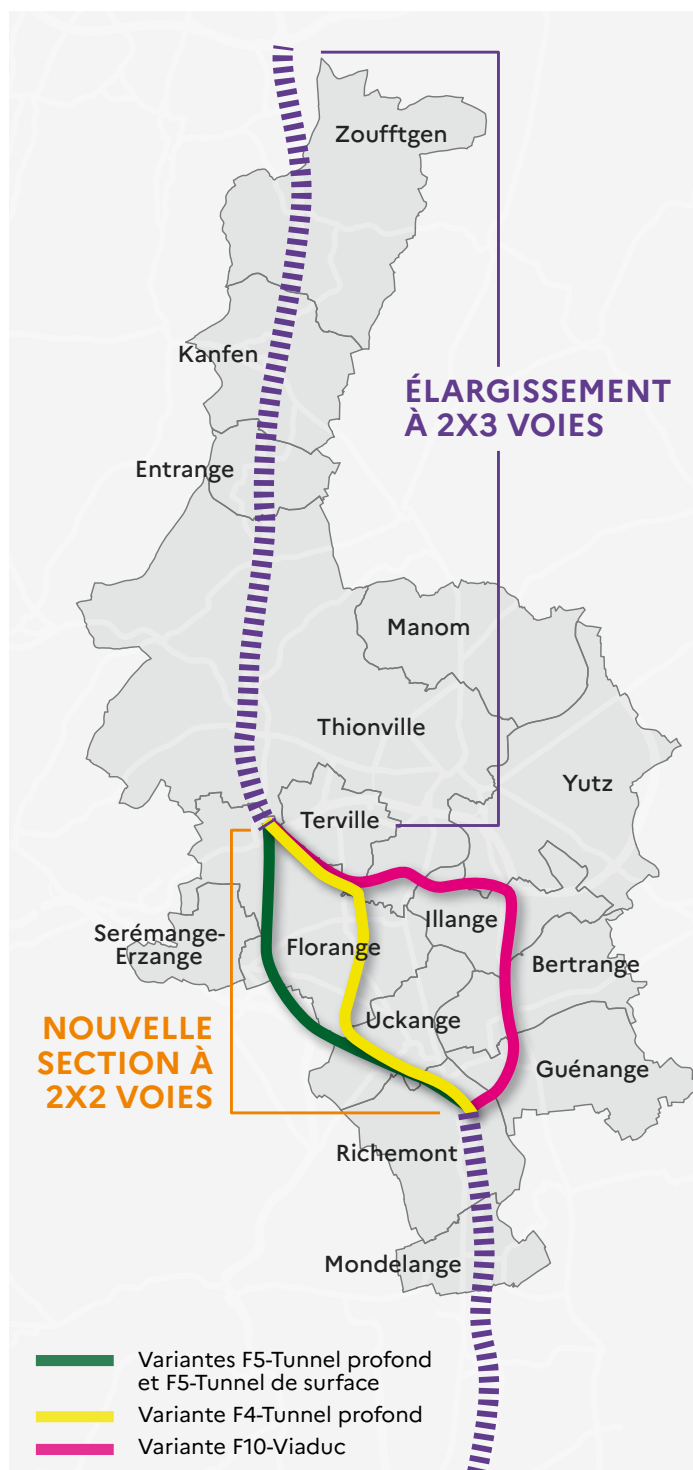
sur la section entre Thionville et le Luxembourg. Cet aménagement se fera par élargissement et renforcement de la bande d'arrêt d'urgence.

Néanmoins, ces projets ne suffiront pas. En effet, bien qu'essentiels pour la bonne desserte du territoire, les reports modaux seront insuffisants en eux-mêmes pour absorber les flux de voyageurs et de marchandises au regard des prévisions de trafic et du nombre de frontaliers attendus dans les années à venir.

Le projet A31 Bis est donc complémentaire des autres projets de développement des transports.

Le secteur nord, objet de la concertation

Aménagements projetés sur le secteur nord



UNE REMISE À NIVEAU INDISPENSABLE

Sans attendre une nouvelle infrastructure, des mesures d'exploitation ont été déployées depuis plus de dix ans sur le secteur nord de l'A31 pour apporter une première réponse aux enjeux de fluidité et de sécurité : harmonisation des vitesses et régulation dynamique, interdiction de dépasser pour les poids lourds en journée, panneaux à messages variables. Ces mesures ont eu des bénéfices mais elles ne sont pas suffisantes pour apporter une solution aux perturbations récurrentes.

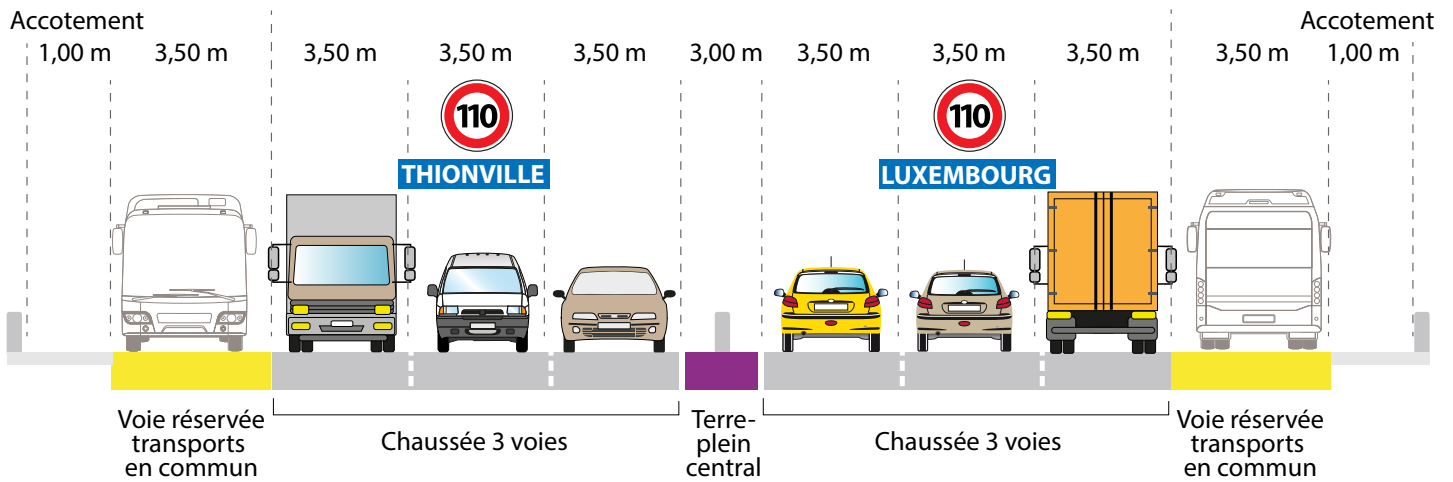
Le projet A31 Bis constitue de plus l'occasion d'améliorer l'insertion environnementale de l'actuelle A31, construite pour l'essentiel entre les années 1960 et 1970. L'infrastructure existante vient interrompre plusieurs continuités écologiques tandis que le système de collecte des eaux de surface ne répond plus aux normes environnementales en vigueur. Les échangeurs autoroutiers ne sont plus adaptés à la circulation et certains ouvrages d'art sont vieillissants. Enfin, la saturation de l'autoroute augmente le risque auquel sont exposés les agents qui en assurent l'entretien et le fonctionnement ; ils interviennent environ 3 800 fois par an pour des événements comme des travaux, accidents ou pannes de véhicules.

L'autoroute sera modernisée pour offrir une meilleure qualité de service, réduire ses impacts sur l'environnement et améliorer la sécurité de tous.

LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS SUR LE SECTEUR NORD

Entre le nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise, l'élargissement de l'autoroute existante à 2x3 voies est prévu sur 12,4 km. En complément des trois voies, il est prévu de transformer la bande d'arrêt d'urgence en une voie réservée aux transports en commun. Ces aménagements permettront de fluidifier la circulation aux heures de pointe, de réduire les temps de parcours et d'accompagner le développement du transport collectif par cars transfrontaliers. Cet élargissement s'accompagnera d'une mise à niveau environnementale de l'infrastructure, de la reconfiguration des échangeurs et de la réhabilitation de l'aire d'Entringe.

Exemple de profil en travers d'une section élargie



Dans la traversée de Thionville et de Terville, la configuration actuelle de l'A31 ne permet pas d'ajouter de voies supplémentaires : le milieu urbain dense rend impossible tout élargissement et le viaduc de Beauregard (traversée de la Moselle) ne peut pas être élargi. Aussi, une nouvelle section en 2x2 voies en tracé neuf est envisagée avec quatre variantes de tracés à l'étude (plus de détails pages 6 et 7).

LES MODALITÉS DE RÉALISATION DU PROJET

L'État est le maître d'ouvrage du projet. La DREAL (direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement) assure cette mission sous l'autorité de la préfète de région Grand Est et du préfet de la Moselle.

À ce stade des études, le coût du projet sur le secteur nord est estimé entre 380 et 850 millions d'euros, en fonction des scénarios d'aménagement retenus. Il s'agit de premières estimations correspondant au niveau d'étude actuel et qui devront être affinées par la suite.

Il est prévu de recourir à la concession pour réaliser cet aménagement, afin d'accélérer la réalisation du projet. Cela consiste à faire financer l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs (mise en place d'un péage) plutôt que par le contribuable. De plus, pour garantir la fluidité de circulation, un système de type « flux libre » est envisagé. Il s'agit d'un péage utilisant la lecture automatique de badges ou des plaques d'immatriculation, sans l'implantation de barrières physiques qui contraindraient la circulation.



Focus sur le contournement de Thionville

Pour la nouvelle section à 2x2 voies permettant le contournement de Thionville, quatre variantes de tracé sont portées à la concertation publique 2022-2023. La sélection de ces quatre variantes résulte d'un long processus d'études, de concertation et de dialogue.

Elles présentent chacune des atouts et des inconvénients et la concertation doit permettre d'éclairer le choix de la variante à retenir.

Du fait de la traversée de milieux déjà urbanisés, trois de ces variantes prévoient un passage en tunnel sur une partie de leur tracé pour réduire les nuisances pour les riverains.

Une analyse multicritère détaillée est disponible dans le dossier de concertation téléchargeable sur le site internet du projet.

LES 4 VARIANTES EN QUELQUES LIGNES

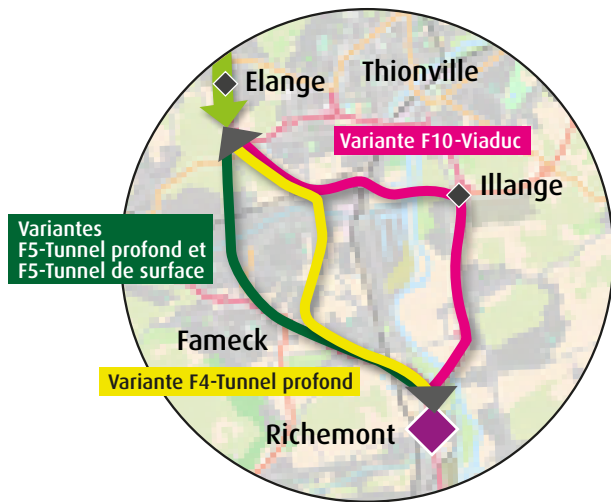
La variante F4-TP (tunnel profond) consiste en la création d'une nouvelle section longue de 7,9 km. Du sud au nord, les véhicules emprunteront l'autoroute A30, la quitteront par une bretelle autoroutière à l'échangeur de Sainte Agathe avant de traverser Florange par un tunnel long de 2,2 km, puis de rejoindre le tracé actuel de l'A31 à l'ouest de Thionville à l'échangeur de Bétange. Cette variante présente un coût élevé - 510 à 630 millions d'euros du fait de la construction d'un tunnel. Du point de vue des déplacements, elle permet une desserte optimale des vallées de l'Orne et de la Fensch.

La variante F5-TS (tunnel de surface) consiste en la création d'une nouvelle section longue de 6,5 km, dont 0,8 km en tunnel de surface pour la traversée de Florange. Du sud au nord, les véhicules emprunteront l'autoroute A30 et la quitteront par une bretelle située à l'ouest de l'échangeur Sainte Agathe. Le tracé neuf rejoint ensuite, via le tunnel et en passant par le site de la cokerie de Sérémange-Erzange, le tracé actuel de l'A31 au sud-ouest de Thionville à l'échangeur de Bétange. Cette variante est plus simple à réaliser du point de vue technique et moins onéreuse par rapport aux variantes en tunnel profond ; son coût serait de l'ordre de 455 à 580 millions d'euros. En revanche, quelques expropriations seront nécessaires pour la réalisation du tunnel de surface. Cette variante traverse la forêt domaniale de Florange (bois de l'Etoile). Du point de vue des déplacements, elle présente des atouts similaires à la variante F4-TP.

La variante F5-TP (tunnel profond) reprend le tracé de la variante F5-TS, mais la traversée de Florange s'effectue au moyen d'un tunnel long de 1,2 km. Son coût serait de l'ordre de 665 à 850 millions d'euros. Elle conduit à l'extraction d'un volume très important de terres polluées, car le tunnel passera sous la cokerie de Sérémange-Erzange. Son impact sur l'environnement est globalement similaire à celui de la variante F5-TC, avec la traversée de la forêt domaniale de Florange. Du point de vue des déplacements, l'application d'un péage plus élevé associé au coût d'investissement plus important de cette variante réduira la circulation sur ce tracé par rapport à la variante en tunnel de surface.

La variante F10-Viaduc consiste en la création d'une nouvelle section longue de 8,1 km. Du sud au nord, le tracé réutilise l'autoroute A31 actuelle jusqu'à l'échangeur de Guénange puis se poursuit par un tracé neuf au sud de Thionville, parallèle au tracé actuel, qui franchit la Moselle au moyen d'un nouveau viaduc long de 1,6 km. Son coût serait compris entre 380 et 470 millions d'euros. Son impact environnemental est potentiellement important, en particulier sur le milieu naturel (bois et milieux humides). Du point de vue des déplacements, elle présente moins d'atouts que les autres variantes car, proche du tracé actuel, elle offre une moins bonne desserte du territoire.

Une comparaison exhaustive des 4 variantes est présentée dans le dossier de concertation.

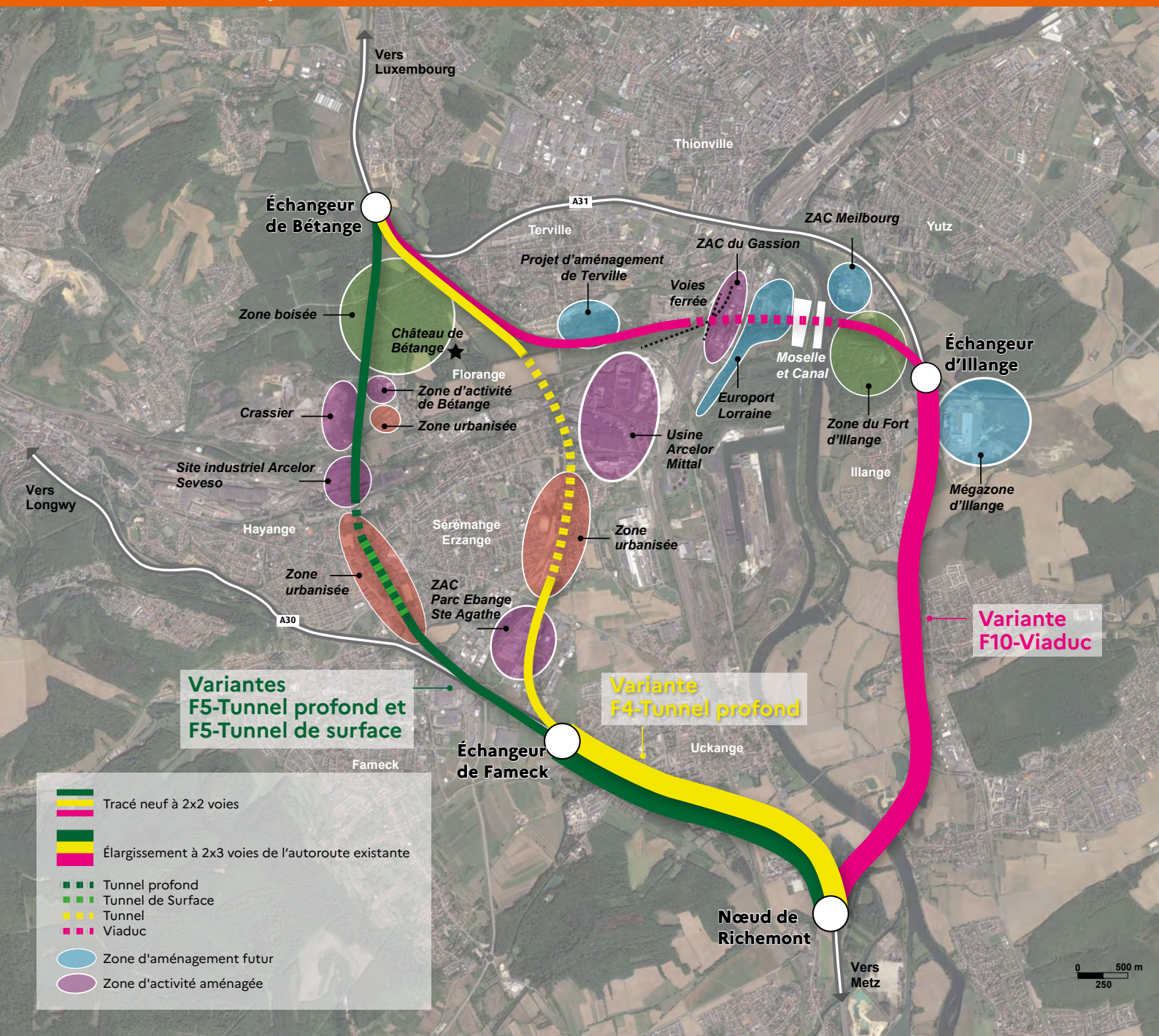


DÉLAIS DE RÉALISATION DES TRAVAUX

La réalisation des variantes F4 et F10 est prévue à l'horizon 2030 compte tenu des procédures administratives et des ouvrages d'art à réaliser.

La réalisation des variantes utilisant le fuseau F5 serait par contre plus lointaine. En effet, le tracé passe par le site de la cokerie de Sérémange-Erzange, dont la dépollution des sols par l'ancien exploitant industriel constituera un préalable à l'aménagement. Les travaux de dépollution ne commenceront pas avant 2030 et n'aboutiront pas avant 2034 ; date à laquelle pourront alors commencer les travaux d'aménagement qui dureront entre 3 et 4 ans.

Carte des variantes et de leurs enjeux



UNE CONCERTATION SUR LE SECTEUR NORD

Du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, une nouvelle séquence de concertation est organisée sur le secteur nord du projet A31 Bis.

La concertation préalable s'adresse à tous : riverains, associations, utilisateurs de l'autoroute A31, acteurs économiques, etc. Elle vise à partager l'avancement des études, informer le plus précisément possible sur les caractéristiques du projet et recueillir l'avis des participants des participants sur le projet et notamment sur les variantes proposées. À l'issue de la concertation, l'État fera un bilan des échanges et précisera les suites qu'il donne au projet A31 Bis sur le secteur nord.

UNE CONCERTATION PLACÉE SOUS L'ÉGIDE DE DEUX GARANTS DE LA CNDP

Depuis 2016, la concertation sur le projet A31 Bis est placée sous l'égide de garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP) : Jean-Michel Stievenard et Luc Martin (depuis 2021). Ils veillent au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité de l'information diffusée ainsi qu'à la bonne information du public.

■ Il est possible de contacter les garants par mail aux adresses suivantes : luc.martin@garant-cndp.fr ou jean-michel.stievenard@garant-cndp.fr ou garant.a31bis@gmail.com

À l'issue de la concertation, ils rédigeront un rapport d'évaluation. Ce rapport sera rendu public et remis à la CNDP.



S'INFORMER

- Un site internet dédié au projet : www.a31bis.fr
- Le dossier de concertation, téléchargeable sur le site internet du projet
- Les comptes des réseaux sociaux du projet :
f Concertation A31Bis | t @Projet_A31Bis | i @Projet_A31Bis

S'EXPRIMER (DONNER UN AVIS OU POSER UNE QUESTION)

- Participer aux rencontres de la concertation
- Utiliser l'espace d'expression dédié sur le site internet du projet www.a31bis.fr
- Renvoyer le coupon T à découper du flyer sans affranchissement, distribué dans les boîtes aux lettres et lors des rencontres publiques

PARTICIPER AUX RENCONTRES

Les équipes du projet A31 Bis viennent à votre rencontre lors de différents rendez-vous prévus dans vos communes.



RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE

MARDI 22 NOVEMBRE à 19h
Thionville, espace multifonctionnel
de Veymerange

RENCONTRE DE PROXIMITÉ

VENDREDI 25 NOVEMBRE matin
Marché de Terville

RENCONTRE DE PROXIMITÉ

SAMEDI 26 NOVEMBRE matin
Marché de Thionville

RÉUNION THÉMATIQUE

sur les enjeux de mobilité
du secteur nord

LUNDI 28 NOVEMBRE à 19h
Terville, salle polyvalente « Le 112 »

RENCONTRE DE PROXIMITÉ

VENDREDI 2 DÉCEMBRE
après-midi Leclerc de Fameck

VISITE EXPLORATOIRE

SAMEDI 3 DÉCEMBRE matin
Inscription sur a31bis.fr

RÉUNION THÉMATIQUE

sur les enjeux du contournement
de l'agglomération de Thionville

JEUDI 8 DÉCEMBRE à 19h
Florange, complexe de Bétange,
salle Aubépine

RÉUNION THÉMATIQUE

sur la mise en concession et
l'élargissement à 2x3 voies
au nord de Thionville

LUNDI 12 DÉCEMBRE à 19h
Kanfen, espace socio-culturel

ATELIER

sur l'analyse multicritère
des variantes

LUNDI 9 JANVIER à 19h30
Florange, gymnase le COSEC

RÉUNION THÉMATIQUE

sur les circulations, le système
d'échange et les reports de trafic

MARDI 17 JANVIER à 19h
Fameck, salle Victor Hugo

RÉUNION PUBLIQUE DE SYNTHÈSE

JEUDI 2 FÉVRIER à 19h
Thionville, salle Val Marie