

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)

