

## DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE :

- À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET,
- À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLANS LOCAUX D'URBANISME,
- AU CLASSEMENT DES VOIES.

Mai 2026

## PIÈCE J.1

Avis rendus sur le dossier : Autorité  
environnementale, collectivités territoriales,  
services saisis, personnes publiques associées,  
et Grand-Duché de Luxembourg

**A31 Bis**

Au cœur du sillon lorrain

**SECTEUR NORD**

RICHEMONT – FRONTIÈRE  
LUXEMBOURGEOISE

## Révision du document

Indice du document	Date du document	Modifications apportées
Indice A	Mars 2026	Création du document

### Sommaire du dossier DUP :

- Préambule
- Notice de présentation non-technique du projet
- Guide de lecture du dossier
- PIÈCE A – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- PIÈCE B – Notice explicative du projet soumis à l'enquête publique
- PIÈCE C – Plans
- PIÈCE D – Estimation sommaire des dépenses et des acquisitions à réaliser
- PIÈCE E – Étude d'impact
  - Chapitres 1 et 2 – Préambule et résumé non-technique
  - Chapitre 3 – Description du projet
  - Chapitres 4 et 5 – État initial de l'environnement et évolution en absence de mise en œuvre du projet
  - Chapitres 6 à 9 – Impacts, mesures et vulnérabilité du projet
- PIÈCE F – Évaluation socio-économique
- PIÈCE G – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- PIÈCE H – Bilans des étapes de dialogues et de concertations publiques
- PIÈCE I – Classement des voies
- **PIÈCE J – Avis sur le dossier**
- PIÈCE K – Annexes

## Table des matières

1. Avis sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet rendu par l'Autorité Environnementale, saisie le 24 octobre 2025 en application de l'article L122-1 du code de l'environnement .....
2. Avis sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet rendus par les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés, saisis le 24 octobre 2025 en application de l'article L122-1 du code de l'environnement .....
  1. Liste des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés saisis 24 octobre 2025 en application de l'article L122-1 du Code de l'environnement .....
  2. Avis de la commune de Zoufftgen remis le 5 novembre 2025.....
  3. Avis de la commune d'Uckange remis le 12 novembre 2025 .....
  4. Avis du syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de Thionville (SCoTAT) remis le 1<sup>er</sup> décembre 2025 .....
  5. Avis de la communauté de communes de l'Arc Mosellan (CCAM) remis le 3 décembre 2025 .....
  6. Avis de la communauté de communes Rives de Moselle (CCRM) remis le 3 décembre 2025 .....
  7. Avis du conseil départemental de la Moselle remis le 4 décembre 2025.....
  8. Avis de la commune de Guénange remis le 5 décembre 2025 .....
  9. Avis de la commune de Bertrange remis le 11 décembre 2025.....
  10. Avis de la commune de Florange remis le 11 décembre 2025 .....
  11. Avis de la commune de Yutz remis le 11 décembre 2025.....
  12. Avis de la commune de Richemont remis le 17 décembre 2025.....
  13. Avis du syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine (SCoTAM) remis le 18 décembre 2025 .....
  14. Avis de la communauté de communes de Cattenom et Environs (CCCE) remis le 19 décembre 2025 .....
  15. Avis de la communauté d'agglomération de Portes de France - Thionville (CAPFT) remis le 22 décembre 2025 .....
  16. Avis de la communauté d'agglomération du Val de Fensch (CAVF) remis le 22 décembre 2025 .....
  17. Avis de la commune de Thionville remis le 22 décembre 2025 .....
  18. Avis du conseil régional remis le 9 avril 2026 .....
3. Avis sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet rendus par les services saisis le 24 octobre 2025 en application de l'article L112-3 du code rural et de la pêche maritime .....
  1. Avis de la chambre d'agriculture de la Moelle remis le 12 juin 2025 lors de la concertation interservices .....
  2. Avis du centre national de la propriété forestière (CNPF) remis le 18 août 2025 lors de la concertation interservices ...
  3. Avis de l'institut national de l'origine et de la qualité (INAO) remis le 20 novembre 2025 .....

4. Avis simple motivé du préfet de la Moselle sur l'étude préalable agricole après délibération de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, pris en application de l'article D112-1-21 du code rural et de la pêche maritime .....
5. Avis sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet rendu par la direction départementale des finances publiques le 21 novembre 2024 en application de l'article R1211-3 du code général de la propriété des personnes publiques.....
6. Courrier d'invitation et procès-verbal de l'examen conjoint des personnes publiques associées pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, réunies en application de l'article L153-52 du code de l'urbanisme
  1. Courrier d'invitation à l'examen conjoint des personnes publiques associées .....
  2. Procès-verbal de l'examen conjoint des personnes publiques associées du 10 février 2026.....
7. Avis sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet rendu par la direction régionale des affaires culturelles le 1<sup>er</sup> septembre 2025 en application de l'article R122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.....
8. Courrier de réponse du gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, informé le 25 octobre 2025 en application de la Convention d'Espoo.....

## 1. Avis sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet rendu par l'Autorité Environnementale, saisie le 24 octobre 2025 en application de l'article L122-1 du code de l'environnement



## Autorité environnementale

# Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'autoroute A31bis et la mise en compatibilité de documents d'urbanisme (57)

n°Ae : 2025-135

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 15 janvier 2025 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'autoroute A31bis et la mise en compatibilité de documents d'urbanisme (54, 57).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Christine Jean, Noël Joueur, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Était absente : Patricia Valma

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de Moselle, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 24 octobre 2025.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-27 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 3 novembre 2025 :

- le préfet de Moselle, qui a transmis une contribution du 5 décembre 2025,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Grand Est, qui a transmis une contribution en date du 17 novembre 2025,

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier du 3 novembre 2025, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Grand Est.

Sur le rapport de Caroll Gardet, de Philippe Gratadour et de Léo Kim, qui se sont rendus sur site le 8 décembre 2025, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Avis délibéré n° 2025-135 adopté lors de la séance du 15 janvier 2026

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 90 32 – [www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html](http://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html)

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).



## Synthèse de l'avis

Le dossier présenté concerne un projet qui a une longue histoire. Son objectif est d'améliorer les conditions de circulation sur l'A31 qui parcourt le sillon lorrain et connaît des épisodes de saturation du fait notamment des déplacements pendulaires entre la France et le Luxembourg pourvoyeur d'emplois. Aujourd'hui, fort de concertations avec le public, le dossier de l'A31bis présente un aménagement en trois secteurs, de Toul à la frontière. Côté luxembourgeois, l'A3 est en cours d'élargissement. En France, le secteur le plus au nord, qui comprend le contournement de Thionville (7 km) en tunnel, l'élargissement de l'A31 au nord (12 km) avec la mise en place de voies réservées aux transports en commun et celui de l'A30 existante au sud (4 km), est présenté en vue d'obtenir sa déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées le nécessitant.

Pour l'Ae, les enjeux environnementaux du projet portent sur le bruit, la pollution de l'air, la santé, les émissions de gaz à effet de serre, le patrimoine, les milieux naturels et la biodiversité, l'eau et les milieux aquatiques et le devenir des matériaux excédentaires.

La définition du périmètre du projet comprend les trois secteurs d'opérations. Néanmoins, l'évaluation environnementale se réduit pour l'essentiel au secteur nord alors que le projet d'ensemble peut présenter des incidences plus importantes sur ce secteur, notamment en ce qui concerne les enjeux dépendant du niveau de trafic (bruit, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre). Le devenir de l'A31 existante n'est pas inclus dans le périmètre du projet, ce que le dossier devra justifier.

L'Ae considère que l'analyse de solutions de substitution raisonnables est insuffisante car elle n'étudie pas de manière pertinente la possibilité d'optimiser le fonctionnement de l'A31 existante au niveau de Thionville et les possibilités de développement du report modal.

Les thématiques de la consommation d'espaces naturels et forestiers, de l'augmentation de l'imperméabilisation des sols et des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ne sont pas traitées.

Le projet comprend la mise à péage de l'A31 existante. Or, le seul précédent pour une voie servant aux déplacements quotidiens, le périphérique nord de Lyon au niveau du franchissement du Rhône, s'est conclu très rapidement par une suppression du péage. Cette hypothèse doit donc être intégrée dans l'étude d'impact, notamment pour les analyses sur le bruit, la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, et dans l'étude socio-économique, ceci d'autant plus que le bilan socio-économique avec péage s'avère quasiment nul pour les usagers des véhicules légers en utilisant les valeurs de référence habituelles.

Les analyses sur la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et le paysage devront être approfondies aux stades ultérieurs avec une attention particulière sur la tête sud du tunnel pour la pollution de l'air et sur le domaine de Bétange et son alignement de marronniers pour le paysage. Des mesures doivent être prises pour éviter, réduire, voire compenser les émissions supplémentaires de gaz à effet de serre occasionnées par le projet.

En ce qui concerne le bruit, incidence majeure du projet pour les riverains, des protections sont prévues mais il n'est pas démontré qu'elles soient suffisantes.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

## Sommaire

1.	Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux .....	6
1.1	Contexte et périmètre du projet .....	6
1.2	Présentation du projet et des aménagements .....	8
1.2.1	Secteur nord .....	8
1.2.2	Secteur centre.....	11
1.2.3	Secteur sud.....	11
1.3	Procédures relatives au projet.....	11
1.4	Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae .....	12
2.	Analyse de l'étude d'impact.....	12
2.1	État initial .....	12
2.1.1	Situation du projet, occupation des sols, urbanisme.....	12
2.1.2	Transport et trafics .....	13
2.1.3	Air et santé.....	14
2.1.4	Bruit .....	15
	Ils ne sont pas étudiés dans l'annexe acoustique à ce stade.....	16
2.1.5	Risques naturels et technologiques, réseaux .....	16
2.1.6	Eau .....	17
2.1.7	Milieux naturels et biodiversité.....	17
2.1.8	Paysages, patrimoine.....	20
2.2	Analyse de la recherche de solutions de substitution raisonnables et du choix du parti retenu 20	
2.3	Analyse des incidences et mesures d'évitement, de réduction et de compensation .....	24
2.3.1	Consommation d'espace .....	24
2.3.2	Trafic, déplacements .....	24
2.3.3	Bruit .....	30
2.3.4	Émissions de gaz à effet de serre .....	32
2.3.5	Matériaux excédentaires.....	33
2.3.6	Agriculture .....	34
2.3.7	Eau .....	34
2.3.8	Milieux naturels et biodiversité.....	36
2.3.9	Paysages, patrimoine.....	38
2.4	Analyse des incidences Natura 2000.....	39
2.5	Analyses spécifiques aux dossiers d'infrastructures de transport .....	41
2.5.1	Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation .....	41
2.5.2	Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité .....	41
2.5.3	Évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet .....	42
2.6	Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets .....	42
2.7	Incidences cumulées .....	42
2.8	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	42

## Avis détaillé

### 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

#### 1.1 Contexte et périmètre du projet

L'autoroute A31, axe nord-sud qui relie Toul (54), Nancy (54), Metz (57) et Thionville (57) en Lorraine à la frontière luxembourgeoise, présente des épisodes de trafic saturé. L'État projette de conforter cette liaison par un nouvel équipement dans le sillon lorrain, l'A31bis, en élargissant ou doublant l'A31 (et sa bifurcation avec l'A30) entre la frontière et Toul. L'opération présentée concerne le secteur nord du projet, entre la frontière et l'échangeur de Richemont (opération « secteur nord »).

Environ 120 000 travailleurs français transfrontaliers effectuent un déplacement pendulaire pour travailler au Luxembourg, principalement originaires du bassin de vie de Thionville et du nord de cette agglomération<sup>2</sup>. Les saturations de l'A31 sont situées principalement dans le secteur nord autour de Thionville, majoritairement à l'heure de pointe du matin, mais également de façon moindre à l'heure de pointe du soir.

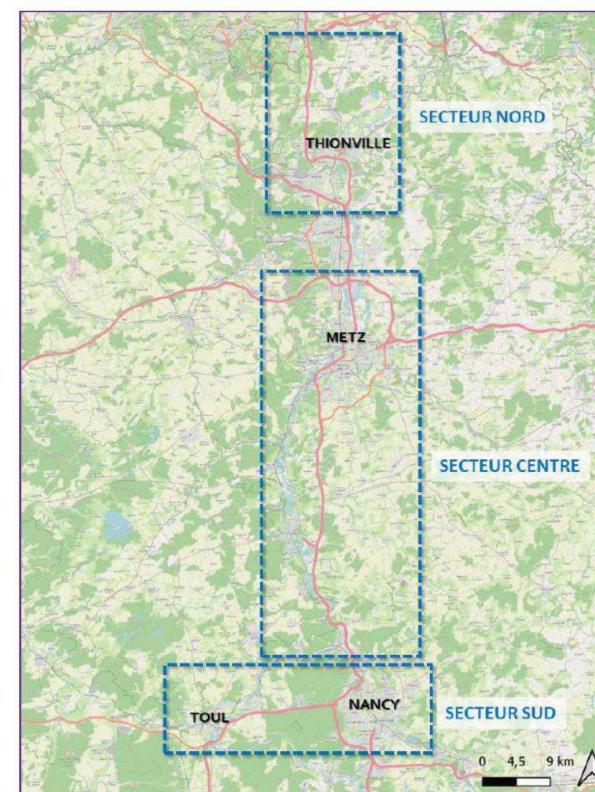


Figure 1 : localisation des trois secteurs nord, centre et sud de l'A31bis qui constituent des opérations du projet d'ensemble de l'A31bis (source : dossier)

Suite à la décision ministérielle du 12 février 2016, les études et la concertation de l'A31bis ont été divisées en trois secteurs discontinus :

<sup>2</sup> Le bassin de vie de Metz est estimé alimenter le trafic routier transfrontalier à hauteur de 10 000 travailleurs, soit moins de 10 % du total de travailleurs transfrontaliers.

- le secteur nord de l'A31bis s'étend sur 24 km de la frontière luxembourgeoise à l'échangeur de Richemont entre l'A30 et l'A31, au sud de Thionville. Il est l'objet du présent dossier et comprend trois parties (cf. figure 2) ;
- le secteur centre de l'A31bis, long d'environ 59 km, comprend l'échangeur d'Hauconcourt, la déviation de Metz et s'étend de l'échangeur d'Augny au sud de Metz, à celui de Bouxières-aux-Dames au nord de Nancy ;
- le secteur sud de l'A31bis s'étend du péage de Gye au sud de Toul à l'échangeur de Bouxières-aux-Dames, couvrant l'agglomération de Nancy, sur un total d'environ 32 km.

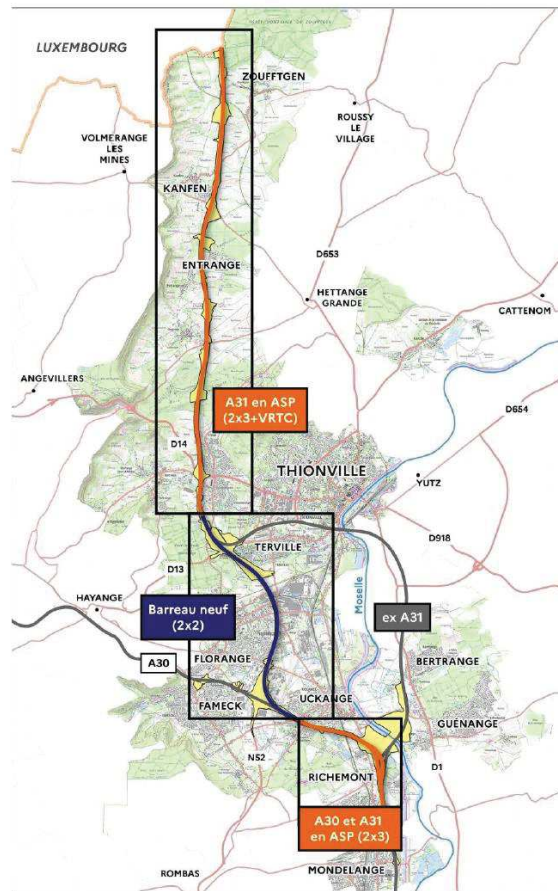


Figure 2 : localisation des trois parties d'aménagement du secteur nord (source : dossier)

Le principe de concession avec péage en flux libre a été retenu pour le secteur nord. Cette concession couvrira les trois parties de l'opération « secteur nord » et notamment la création d'un tunnel dans la partie centrale, même si les phénomènes de saturation routière se situent principalement sur la partie nord (au nord de Thionville) de ce secteur. Le seul élargissement de la partie nord ne permettrait pas de justifier la mise en place d'un péage sur cette partie. De ce fait, une réalisation de l'opération du secteur nord phasée par partie (partie nord, puis partie centrale, puis partie sud) est exclue, la mise en concession limitant fortement les possibilités de phasage.

Conformément à la décision ministérielle du 5 janvier 2024, portant sur le seul secteur nord, des études pour les mesures d'accompagnement visant à limiter le report de trafic sur la voirie secondaire se poursuivent.

Au Luxembourg, l'aménagement sur place de l'autoroute A3 est en cours<sup>3</sup>, entre la frontière et la croix de Gasperich, à 2 fois 3 voies avec voie réservée au bus et au covoiturage et bande d'arrêt d'urgence élargie à 4 mètres utilisable en heure de pointe.

Le projet de l'A31bis est issu d'un processus d'études qui concernait initialement le projet de l'A32, projet complètement en tracé neuf. L'A32 avait fait l'objet d'un débat public en 1999 et a été abandonnée en 2007.

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements

### 1.2.1 Secteur nord

Ce premier des trois secteurs comporte lui-même trois parties :

- une partie nord en « aménagement sur place » qui consiste en un élargissement de l'A31 sur douze kilomètres entre la frontière et l'échangeur n° 42 de Florange (dit échangeur de l'étoile), pour la porter à 2x3 voies et l'ajout d'une voie réservée aux transports en commun (VRTC) de 3,5 m de large dans chaque sens, créée sur la bande d'arrêt d'urgence. Sur une des trois voies de circulation pourra être expérimentée une affectation au covoiturage (VR2+) ; une étude de faisabilité est en cours. Les échangeurs et les ouvrages d'art, non prévus initialement pour l'élargissement, seront modifiés par reconstruction<sup>4</sup> (ouvrages de franchissement, bretelles, aire de repos) ;

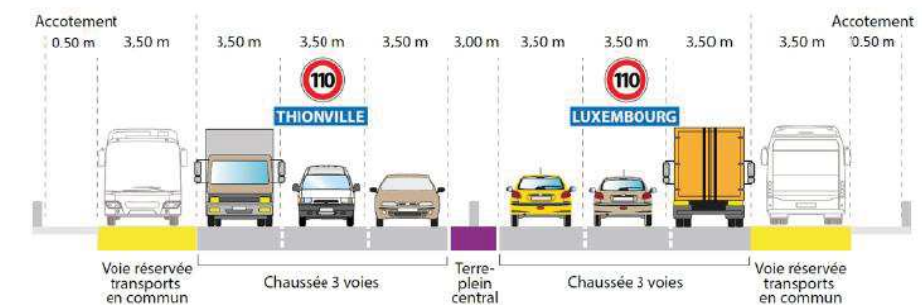


Figure 3 : profil en travers de l'A31bis sur le secteur nord partie nord (source : dossier)

- une partie centrale de sept kilomètres qui consiste à créer un nouveau barreau autoroutier en tracé neuf, dit de « contournement ouest de Thionville (COT) », au format 2x2 voies. Cette partie comprend la traversée de Florange en tunnel de longueur 2,4 km. Le tunnel est composé de deux tubes, un par sens de circulation, distants entre eux d'environ vingt mètres. Il sera situé entre neuf et quatorze mètres sous terre. Chaque tube abritera deux voies de circulation ainsi que des niches piétonnes de sécurité et des niches de sécurité incendie. Entre les deux tubes, « pour permettre l'évacuation des usagers piétons en cas d'accident », des rameaux de communication de 2,2 m de large sont prévus tous les 200 m. D'autres rameaux de 5,3 m de large permettant la communication entre les tubes sont prévus tous les 800 m pour le passage de véhicules de secours. Le système de ventilation et de désenfumage comprend des unités de traitement de l'air aux extrémités. À chaque extrémité du tunnel sont prévues, dans sa continuité, deux tranchées successives, l'une couverte d'une

<sup>3</sup> Interrogé lors de la visite, le maître d'ouvrage a indiqué que les financements luxembourgeois portaient uniquement, dans le secteur, sur des opérations non routières.

<sup>4</sup> Certains ouvrages d'art en passage supérieur au-dessus de l'A31 et supportant des pistes forestières ne seront pas reconstruits, avec l'accord des gestionnaires des voies et des forêts alentours.

centaine de mètres et l'autre, ouverte de 100 ou 160 mètres. Le dossier précise que des études sont en cours pour la prolongation des tranchées couvertes à chaque extrémité du tunnel afin de renforcer la protection des zones urbaines jouxtant les têtes de tunnel ;

Cette partie occupe une emprise réservée pour le prolongement de la VR52 (actuellement RD652) vers le nord, prolongement dont elle reprend les fonctions.

La construction du tunnel et des tranchées nécessite des travaux complexes en techniques spéciales. Le creusement sera réalisé par un tunnelier (pour l'ensemble des tubes). Les tranchées ouvertes et fermées reposeront sur des murs (piédroits) réalisés par des techniques de paroi moulée et benne preneuse (emprise réduite).

- une partie sud qui consiste en l'élargissement de l'A30 sur quatre kilomètres entre l'échangeur de Richemont et l'échangeur n° 2b « Sainte-Agathe » ainsi que l'adaptation de l'échangeur de Richemont pour assurer la continuité autoroutière entre l'A31 depuis Metz et l'A30, et inversement. Les ouvrages de franchissement existants seront également modifiés.

L'aménagement du secteur nord comprend la modification des échangeurs, la modification des ouvrages de franchissement existants ou la construction de nouveaux, la réhabilitation des aires de repos<sup>5</sup>, la modernisation du système d'assainissement pour la séparation des eaux de chaussées<sup>6</sup>, la mise en place d'ouvrages de transparence hydraulique et de continuité écologique ainsi que d'ouvrages de protection acoustique.

L'état actuel dégradé de la couche de roulement et de la structure de chaussée conduit à prévoir des reprises de structure et la pose d'un tapis neuf.

Le coût total du secteur nord (parties nord, centre et sud) est estimé à 1 077 M€ TTC (valeur 2023).

Il est prévu une réalisation via une concession et un financement par péage perçu auprès des usagers, en « flux libre ». Les tarifs envisagés sont :

	Véhicules légers	Poids lourds
Montant du péage (€valeur 2018 TTC)		
Partie nord aménagée Thionville-frontière luxembourgeoise	1,97	5,91
Partie centrale : Contournement Ouest de Thionville (liaison en tunnel)	1,91	5,73
Partie sud aménagée entre Richemont et le contournement Ouest de Thionville en tunnel	-	-
TOTAL	3,88	11,64

Le montant total des péages perçus sur 2030-2070 est évalué à 4 250 M€HT (valeur 2018).

<sup>5</sup> Aire d'Entrange et éventuellement aire de Porte-de-France - Thionville

<sup>6</sup> Système séparatif des eaux de ruissellement sur les chaussées et des eaux du bassin versant naturel recueillies le long de l'infrastructure.



Sans que cela ne soit décrit dans le dossier, environ 2/3 du montant des recettes estimées de péage sont liés à la section de l'A31 actuellement gratuite alors que de l'ordre de 2/3 des coûts de construction sont liés à la section neuve, dont l'élargissement de l'A30.

Sur l'A31, au niveau de la traversée urbaine de Thionville, des études de réaménagement sont menées conformément à l'article 6 de la décision ministérielle du 5 janvier 2024. Ces réaménagements seront accompagnés de réduction de la vitesse maximale autorisée, adaptée à la nouvelle fonction principale de desserte de zone urbaine de la « future ex A31 ». Le transit des poids lourds sera interdit dans la traversée de Thionville. Ce réaménagement de l'A31 existante ne fait pas partie du projet présenté, sans que le dossier n'explique pourquoi il est exclu du périmètre du projet à ce stade.

L'Ae note par ailleurs que la mise en place d'une « éco-contribution » pour les poids lourds est prévue par la région Grand-Est sur le réseau routier national qui a été mis à sa disposition par l'État pour cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025 en application de la loi dite « 3DS »<sup>7</sup>, soit 525 km dont l'A31 non concédé. Ces informations devront être ajoutées clairement au dossier et les liens et conséquences sur le projet, explicités.

**L'Ae recommande :**

- **de préciser l'état d'avancement des analyses et engagements de la région Grand-Est, en lien avec l'État, quant à la mise en place d'une « éco-contribution » pour les poids lourds sur les axes du réseau routier national mis à disposition de la région,**
- **de justifier que le périmètre actuel du projet ne comprend pas la requalification de l'A31 existante qui traverse Thionville.**

L'ensemble du projet couvre environ 350 hectares.

Les terrassements à réaliser, de la frontière luxembourgeoise au sud de la commune de Richemont nécessitent au total :

- l'extraction de près 2,8 millions de m<sup>3</sup> de terre, dont 560 000 m<sup>3</sup> de déblais provenant de la partie souterraine ;
- 1,5 millions de m<sup>3</sup> de matériaux de remblais,
- 0,8 millions de m<sup>3</sup> pour la réalisation des couches de forme.

Au total, environ 2,3 millions de m<sup>3</sup> de matériaux seront employés dans le projet (en provenance du projet selon la qualité des matériaux extraits ou d'apports extérieurs).

Le projet nécessite le déplacement d'une part importante de la zone d'activité de Saint-Agathe, zone industrielle située sur les communes de Florange et de Fameck, mais les modalités de sa restructuration (délaissés, voiries à reconstituer, etc.) ne sont pas décrites. De même, le devenir des voies abandonnées avec les restructurations d'échangeurs, notamment l'échangeur de l'étoile n'est pas décrit. Il n'est pas envisagé de les désimpermeabiliser et de les renaturer par exemple.

<sup>7</sup> Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.



*L'Ae recommande de décrire le devenir de la zone d'activité de Saint-Agathe et des voies abandonnées (délaissés, voiries à reconstituer, etc.), d'étudier les incidences environnementales de ces opérations de transfert et de justifier le périmètre du projet d'ensemble au regard de la zone d'activité.*

L'objectif du maître d'ouvrage est de mettre en service une partie de l'opération en 2032 (date non précisée dans le dossier, mais le calendrier fait apparaître la mise en service de la partie nord du secteur nord au premier semestre 2032 et celle de sa partie centrale au deuxième semestre 2034<sup>8</sup>).

### 1.2.2 Secteur centre

L'aménagement consistera en un élargissement à 2x3 voies par l'intérieur, les voies supplémentaires étant créées sur l'espace du terre-plein central. Cet élargissement est prévu sur une longueur de 40 km environ, le dossier ne précisant pas le devenir des 19 km restants.

L'aménagement de ce secteur comprend la mise à niveau environnementale de l'infrastructure pour la collecte et le traitement des eaux, pour le rétablissement des continuités écologiques et pour les protections acoustiques qui conduiront à la réalisation de nouveaux ouvrages.

### 1.2.3 Secteur sud

Le secteur sud (bassin nancéen) a fait l'objet d'une étude de trafic en 2022 et 2023 qui montre les effets de la combinaison des solutions multimodales sur la congestion autoroutière (transport ferroviaire, lignes de car express, covoiturage, vélo).

À ce jour les aménagements des secteurs centre et sud ne sont pas totalement définis ni décidés, l'aménagement du secteur nord étant décidé indépendamment du devenir des autres secteurs.

## 1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) du secteur nord et de la mise en compatibilité des documents d'urbanismes des collectivités territoriales concernées (sept des douze communes traversées). Il précise qu'une DUP pour le secteur centre sera sollicitée ultérieurement.

Le projet A31bis et la nécessité d'une augmentation de la capacité de l'autoroute entre le bassin de Thionville et la frontière luxembourgeoise, d'un contournement de Thionville en tracé neuf et d'un recours à la concession ont été discutés lors du débat public de 2015.

Des séquences de concertation postérieures ont eu lieu en 2018-2019 puis en 2022-2023 spécifiquement pour le secteur nord.

Une enquête publique est prévue avant l'été 2026 ; elle portera également sur le classement de la nouvelle liaison d'autoroute A31bis contournant Thionville par l'ouest dans la catégorie des autoroutes au titre de l'article L. 122-1 du code de la voirie routière et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Une enquête parcellaire sera menée ultérieurement.

<sup>8</sup> Sans faire référence aux parties du tronçon nord préalablement présentées, l'objectif du maître d'ouvrage est de mettre en service le « tronçon entre Thionville et la frontière » au premier semestre 2032 et le « tronçon entre Richemont et Thionville » au deuxième semestre 2034.

Le dossier comporte une analyse des incidences Natura 2000<sup>9</sup>.

## 1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les enjeux environnementaux du projet portent sur le bruit, la pollution de l'air, la santé, les émissions de gaz à effet de serre, le patrimoine, les milieux naturels et la biodiversité, l'eau et les milieux aquatiques et le devenir des matériaux excédentaires.

## 2. Analyse de l'étude d'impact

L'évaluation environnementale indique que son objet est la totalité du projet A31bis mais restreint très rapidement son périmètre d'analyse au secteur nord de l'A31 dès la définition des aires d'étude, en précisant que « pour certaines thématiques (milieu naturel, notamment), le périmètre d'étude peut être élargi afin de rester cohérent avec la thématique étudiée »<sup>10</sup>. L'Ae considère que si une des aires d'étude pourrait être circonscrite au secteur nord, il est nécessaire de définir également des aires d'étude couvrant le projet d'ensemble A31bis. D'autres thématiques que le milieu naturel sont, par exemple, à analyser en tenant compte d'un trafic circulant sur le secteur nord qui pourrait être plus important lorsque les secteurs centre et sud seront réalisés et avoir des incidences (qualité de l'air, émission de gaz à effet de serre, bruit). Le maître d'ouvrage doit anticiper le plus tôt possible ce qui doit être analysé à l'échelle du projet d'ensemble (par exemple qualité de l'air, émission de gaz à effet de serre, bruit, trame verte et bleue) pour que des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, à l'échelle de l'ensemble du projet, puissent être mises en place. Ce principe devra être mis en action au plus tôt et dans toutes les prochaines actualisations de l'évaluation environnementale.

*L'Ae recommande d'intégrer aussi des aides d'étude couvrant le projet d'ensemble de l'A31bis, notamment pour ce qui concerne la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et le bruit.*

### 2.1 État initial

#### 2.1.1 Situation du projet, occupation des sols, urbanisme

Le projet est concerné par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) Grand Est et le schéma de développement territorial de la grande région (SDTGR) qui réunit la Lorraine, la Sarre, la Rhénanie-Palatinat, le Luxembourg et la Wallonie.

Le Sraddet inscrit l'A31 comme liaison routière à renforcer.

Le projet est couvert par le schéma de cohérence territoriale (SCot) de l'agglomération thionilloise (SCoTAT) approuvé le 27 décembre 2014, mais annulé par un jugement prononcé par le tribunal administratif de Strasbourg le 12 janvier 2023. Un nouveau SCot est en cours d'élaboration. Le

<sup>9</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>10</sup> D'autres parties du dossier ((étude d'impact partie 1) indiquent que l'étude d'impact porte principalement sur le secteur nord.

projet est aussi couvert par le Scot de l'agglomération messine (SCoTAM) pour les communes de Mondelange et de Richemont.

L'occupation du sol est rurale entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, et très urbanisée entre Thionville et Mondelange.

### 2.1.2 Transport et trafics

Le territoire est desservi par le réseau routier, le réseau ferroviaire, avec une offre en heure de pointe de six trains par heure entre Thionville et le Luxembourg, un réseau de cars transfrontaliers avec seize cars par heure pendant les heures de pointe sur l'autoroute et des réseaux de transports urbains à Luxembourg, Thionville, avec deux projets de bus à haut niveau de service (BHNS), et Metz.

Le dossier ne décrit pas les niveaux de service offerts en heures de pointe et heures creuses. Il n'illustre pas les réseaux de transports collectifs sur une carte comprenant les principaux générateurs de déplacements (habitat, établissements scolaires, emplois, hôpitaux, etc.) permettant d'identifier les territoires disposant d'une desserte en transports en commun crédible, et donc la part des déplacements considérés comme bénéficiant d'une alternative modale à la route, ce qui pourrait permettre l'identification de solutions permettant un report modal correspondant aux enjeux de capacité et de nuisances de l'A31.

***L'Ae recommande de mieux décrire l'offre de transports collectifs et ses perspectives, notamment en cartographiant l'offre au regard des générateurs de trafic et d'indiquer quelle part des trafics bénéficie d'une alternative modale crédible.***

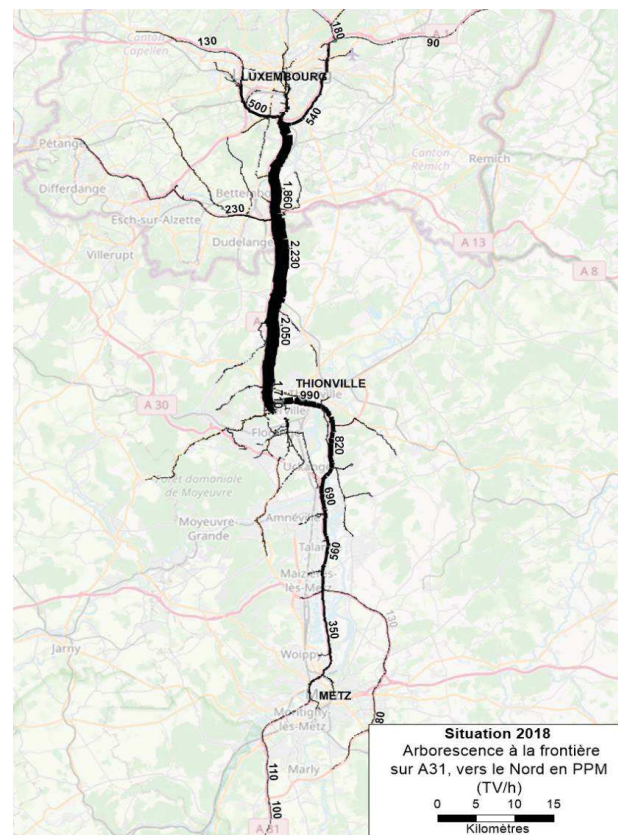


Figure 4 : origines et destinations du trafic à la frontière sur A31 2018 en période de pointe du matin (tout véhicule par heure Tv/h) (source : dossier, étude socio-économique)

Les déplacements transfrontaliers montrent une part dominante de la voiture (74 % conducteur et 8 % passagers) et 15 % pour les transports collectifs, bus et train. Les travailleurs transfrontaliers depuis la France représentent environ 120 000 personnes par jour en 2022<sup>11</sup>.

Le trafic sur l'A31 se situe entre 60 000 et 70 000 véh./j entre la frontière et Thionville, la capacité d'une autoroute à 2 fois 2 voies en zone urbaine est de 72 000 véh./jour (capacité de dimensionnement), ou 88 000 avec phénomènes de saturation (capacité physique). Ces phénomènes de saturation sur le territoire français se manifestent en direction du Luxembourg, le matin, du fait de la congestion au Luxembourg (le trafic est de 100 000 véh./jour entre la frontière et la croix de Gasperich, échangeur A3-A1, pour 2 fois 2 voies, en cours d'élargissement), et le soir dans le sens nord > sud (« vers Thionville »), à cause d'une capacité plus faible de l'infrastructure au niveau de la traversée de Thionville. Cette capacité moindre a notamment pour cause des entrecroisements entre les échangeurs très nombreux et rapprochés. Ces ralentissements peuvent atteindre +40 minutes le matin et +25 minutes de temps de parcours supplémentaire le soir en direction de Thionville par rapport à une situation d'écoulement du trafic fluide. Le trafic vers la Belgique, notamment des poids lourds, utilise aussi l'A30 vers Longwy et Arlon<sup>12</sup>. L'analyse du trafic à la frontière montre des flux très majoritairement liés à l'aire urbaine Luxembourg-Thionville en période de pointe du matin.

Les trains au niveau de la frontière ont une fréquentation de 3 300 voyageurs sur l'heure la plus chargée matin et soir.

### 2.1.3 Air et santé

#### Secteur nord

L'état initial présente la qualité de l'air en région Grand Est et les émissions de polluants sur les territoires des établissements publics de coopération intercommunale traversés. Des analyses détaillées s'appuyant sur le bilan 2019 de la qualité de l'air en région Grand Est publié par Atmo Grand Est et les résultats des stations automatiques les plus proches du site d'étude, ont été faites pour les polluants liés aux transports, le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), les particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub><sup>13</sup>, l'ozone, le dioxyde de soufre et le benzène.

Ces analyses ont été complétées par une campagne de mesures de la qualité de l'air, de septembre à octobre 2020 et en mars 2021, puis en avril et en juin 2021.

Le secteur d'étude n'est concerné par aucun plan de protection de l'atmosphère.

Dans l'ensemble, dans le secteur nord, les concentrations de NO<sub>2</sub> connaissent une baisse dans le temps consécutivement aux efforts réalisés pour les réduire et la valeur limite réglementaire n'est pas dépassée.

<sup>11</sup> Source : source : IBA-OIE, <https://www.iba-oie.eu/fr/themes/mobilite-des-frontaliers/grande-region/les-flux-de-frontaliers-en-grande-region>

<sup>12</sup> Ce trafic est cependant limité sur la journée, car les véhicules en transit préfèrent faire le plein au Luxembourg qui leur offre un gazole bien moins cher que dans les pays voisins mais important en heure de pointe, les PL privilégiant alors l'A30 pour aller en Belgique, 137 véh.h en heure de pointe du matin, tout en laissant un trafic important à la frontière 400 véh./h, mais zéro vers la Belgique et 20 vers l'Allemagne.

<sup>13</sup> Particules de taille respectivement inférieure à 10 et 2,5 micromètres

Par ailleurs, les seuils limites issus de la directive 2024/2881, applicables en 2030 et dont la transcription en droit français est prévue pour 2026, ne sont dépassés ni pour le NO<sub>2</sub>, ni pour les PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>, à l'exception du point de mesure dans Thionville-centre pour les PM<sub>10</sub> pour une période. Selon le dossier, les concentrations moyennes annuelles de ce point, 6,2 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>2.5</sub> et 12,4 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>10</sub>, en 2020, sont inférieures aux valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), respectivement pour les PM<sub>2.5</sub> et les PM<sub>10</sub> : 10 µg/m<sup>3</sup> et 20 µg/m<sup>3</sup> et indiqués dans l'étude d'impact, mais ces valeurs correspondent aux recommandations de 2005 et non à celles révisées de 2021<sup>14</sup> qui sont respectivement de 10 µg/m<sup>3</sup> et 5 µg/m<sup>3</sup>). Pour le NO<sub>2</sub>, la valeur guide de l'OMS (12,5 µg/m<sup>3</sup> en 2005 et 10 µg/m<sup>3</sup> en 2021) n'est respectée sur aucun site vulnérable.

Les objectifs de qualité réglementaires pour le benzène et les particules sont aussi respectés.

**L'Ae recommande de prendre en compte les valeurs de référence 2021 de l'Organisation mondiale de la santé pour la pollution de l'air.**

#### Secteur centre et sud

Ils ne sont pas étudiés dans l'annexe « étude air et santé » à ce stade.

#### 2.1.4 Bruit

##### Secteur nord

Le dossier rappelle les recommandations de l'OMS de limiter les niveaux sonores de l'exposition moyenne au bruit produits par le trafic routier à moins de 53 dB Lden et ceux de l'exposition nocturne à moins de 45 dB Lden. Le dossier présente les courbes isophones correspondantes (ainsi que les effets des protections réglementaires prévues sur ces isophones, évoqués dans la partie 2.3 sur les incidences).

Il rappelle également, conformément à la [note de l'Ae sur le bruit](#), que les zones d'ambiance sonore préexistantes doivent être déterminées par zone d'occupation du sol, et non habitation par habitation. Le dossier présente ainsi un indicateur « *ambiance sonore globale par homogénéisation* » dont la définition devra être explicitée.

Le dossier présente le classement sonore des infrastructures du territoire. Dans les départements de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle, la majorité de l'A31 est classée en catégorie 1<sup>15</sup>.

Les établissements sensibles ont été localisés sur carte. L'usage de ces établissements (santé, scolaire, etc.) sera à préciser.

Des mesures *in situ* (2020 et 2021) et des modélisations acoustiques sur la base des comptages de trafic de septembre 2020 ont été réalisées pour déterminer les zones d'ambiance acoustique. Les résultats de ces modélisations par récepteur acoustique sont fournis dans des tableaux. Des cartes localisent ces récepteurs et la couleur de chacun permet de connaître la zone d'ambiance (modérée/non modérée).

<sup>14</sup> <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/8fd970cb-f316-414c-b07f-9bd0b6bcf061/content>

<sup>15</sup> Niveau sonore supérieur à 81 dB(A) de jour et 76 dB(A) de nuit. La catégorie 1 est la plus bruyante des cinq catégories de classement des infrastructures terrestres de transport selon leur niveau de bruit.

L'étude acoustique jointe au dossier présente les cartes « *permettant de positionner la limite de la zone homogène d'ambiance modérée ou non-modérée* ». Ces cartes montrent que les zones d'ambiance sonore ont été déterminées par rapport à l'isophone 65 dB(A). Si la détermination des zones d'ambiance préexistante n'a pas été conduite habitation par habitation, elle n'a pas non plus été conduite pour définir des zones d'ambiance sonore homogène du point de vue de l'occupation des sols, comme l'Ae l'explique dans sa [note bruit](#), non citée par la méthodologie du dossier, sur la base de la circulaire 97-110 du 12 décembre 1997.

La modélisation permet également de mettre en évidence les points noirs du bruit (PNB)<sup>16</sup>. La procédure de résorption des points noirs du bruit, l'avancement des travaux d'isolation et le calendrier général de ces travaux devront compléter le dossier<sup>17</sup>.

**L'Ae recommande :**

- **d'achever la détermination des zones d'ambiance sonore préexistante du bruit par zone homogène d'occupation des sols et cartographier les zones d'ambiance sonore préexistante ;**
- **de lister les établissements sensibles et leur usage pour faire le lien avec les établissements déjà cartographiés dans le dossier ;**
- **de présenter l'avancement des travaux pour la résorption des points noirs du bruit et le calendrier général de ces travaux.**

##### Secteur centre et sud

Ils ne sont pas étudiés dans l'annexe acoustique à ce stade.

#### 2.1.5 Risques naturels et technologiques, réseaux

Trois installations classées Seveso<sup>18</sup> sont présentes au sein de l'aire d'étude : Air Liquide France Industrie (ALFI), classée Seveso seuil haut avec un plan de prévention des risques technologiques (PPRT), ArcelorMittal France Packaging (ArcelorMittal Atlantique et Lorraine Cokerie fermée récemment<sup>19</sup>) classée Seveso seuil bas sur la commune de Richemont, et ArcelorMittal Atlantique et Lorraine Cokerie, sur les communes de Florange et Serémange-Erzange, classée Seveso seuil haut avec un PPRT.

Aucun plan de prévention des risques miniers (PPRM) n'est recensé au sein du fuseau de DUP.

Dix sites et sols pollués sont recensés au sein du fuseau de DUP, notamment à Florange.

<sup>16</sup> Sous réserve du critère d'antériorité (autorisation de bâtir antérieur au 6 octobre 1978), un point noir du bruit est déterminé par un dépassement du seuil diurne de 70 dB(A) et/ou nocturne de 65 dB(A).

<sup>17</sup> L'étude acoustique montre que le récepteur 108 ne serait plus un point noir du bruit après mise en service de l'opération. Le niveau de bruit le concernant reste élevé malgré la mise en service du projet (69,1 dB(A)). La précision de la modélisation ne permet d'ailleurs pas de garantir que le niveau de bruit serait en réalité inférieur au seuil de 70 dB(A) le classant en PNB. Interrogé lors de la visite, le maître d'ouvrage a indiqué que les travaux de résorption des points noirs du bruit se poursuivaient actuellement. Il a confirmé que les points noirs du bruit pour lesquels sera mise en place une isolation phonique seront les points définis avant la réalisation de l'opération du secteur nord (état initial).

<sup>18</sup> Ville italienne où eut lieu en 1976 un grave accident industriel provoqué par une fuite de dioxine. Ce nom est devenu celui de la directive européenne de 1982 relative aux risques d'accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Elle a été révisée à deux reprises, le 9 décembre 1996 par la directive 96/82/CE dite « Seveso 2 » et le 4 juillet 2012 par la directive 2012/18/UE dite « Seveso 3 ». Elle impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, classés en « seuil bas » et « seuil haut » en fonction des quantités et des types de produits.

<sup>19</sup> Le dossier devra être mis à jour en ce qui concerne les procédures de cessation de l'activité.

Le secteur du diffuseur de Richemont, proche de la Moselle, est classé en zone rouge à risque élevé dans le plan de prévention des risques d'inondations de la Moselle (PPRI).

### 2.1.6 Eau

Les cours d'eau présents le long de la partie nord, la Kiesel, le ru de Birkenklopp présentent un état physico-chimique bon mais ont un état écologique mauvais et subissent une dégradation physique du fait du débit ou de l'hydromorphologie.

Sur le secteur nord, 34 ouvrages de transparence hydraulique sont présents : 13 ouvrages cadre, 19 buses et deux ponts. 13 ouvrages ne permettent pas de faire face au risque d'inondation, la plupart des buses sont présentées comme sous-dimensionnées (taux de remplissage de 100 %). Elles seront remplacées.

### 2.1.7 Milieux naturels et biodiversité

#### Zones d'étude

Une zone d'étude particulière est définie pour les milieux naturels, appelée « zone d'étude des milieux naturels (ZEMN) ». Elle a une largeur de 200 mètres sur les secteurs en élargissement, centrée sur l'axe de l'autoroute existante. Elle a une largeur de 300 m sur la partie neuve et est centrée sur l'axe du fuseau d'étude. Elle intègre les échangeurs et les aires de repos.

Plusieurs zones d'étude éloignées (ZEE) ont été retenues : bande de 300 m supplémentaires autour de la ZEMN pour l'analyse des bases de données naturalistes, bande de 5 km pour les zonages environnementaux hormis les sites Natura 2000 (bande de 20 km).

L'aire d'étude intermédiaire « intègre les emprises du fuseau DUP ». Le dossier ne précise pas si elle correspond exactement au fuseau de la DUP ou est plus large.

L'aire d'étude immédiate correspond aux emprises des travaux.

#### Secteur nord

Il s'y trouve treize zones de protection spéciale (ZPS), vingt zones spéciales de conservation (ZSC), douze Znieff<sup>20</sup>, six espaces naturels sensibles, la réserve naturelle nationale Hettange-Grange (n° FR3600075) classée pour son patrimoine géologique. Selon le schéma régional de cohérence écologique de Lorraine (inclus dans le Sradet Grand Est) de nombreux boisements sont présents dans le secteur. Le Bois de la Grange (Thionville, Manom) est considéré comme un réservoir de biodiversité forestier. Plusieurs corridors écologiques forestiers sont identifiés, ils relient notamment le Bois de Thionville au Bois de la Grange. Plusieurs corridors écologiques des milieux ouverts sont aussi mis en évidence dans l'aire d'étude, et aucun réservoir de biodiversité. Le dossier met en évidence des zones de fragmentation de la trame verte dues aux infrastructures existantes. En ce qui concerne les milieux aquatiques et humides, les principaux éléments sont constitués par la Moselle et les autres cours d'eau du territoire. Seule l'Orne, au sud de Thionville, constitue un élément de la trame verte et bleue. Cette trame constitue un enjeu fort.

<sup>20</sup> L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

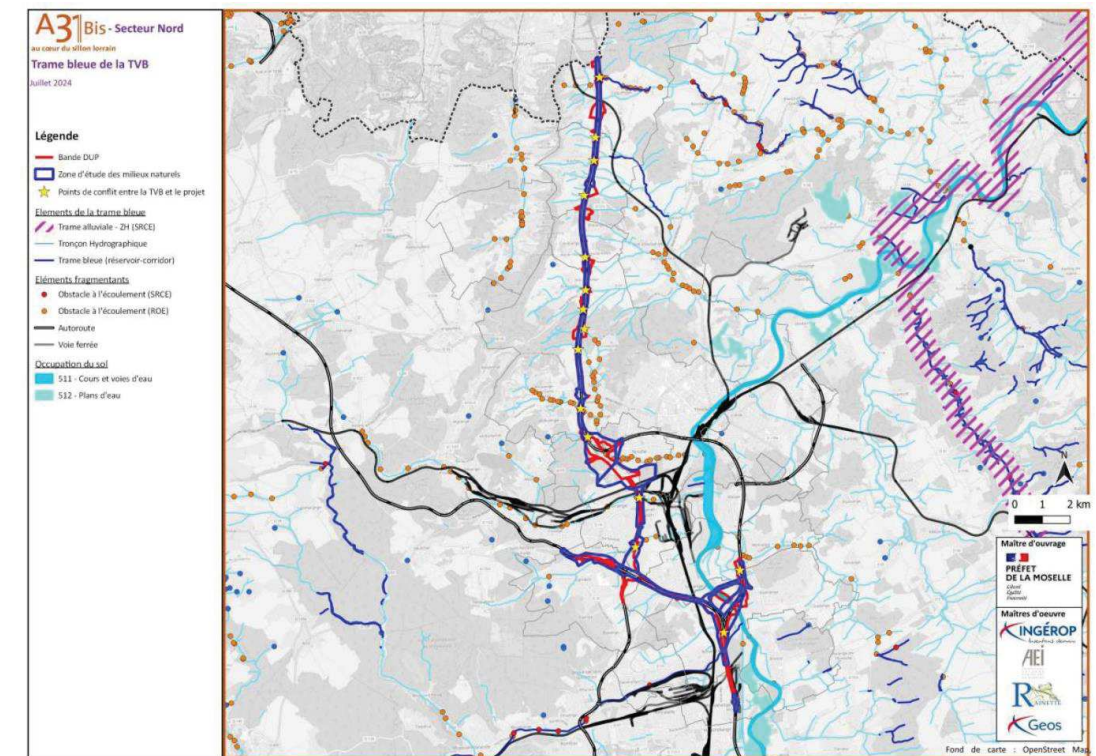
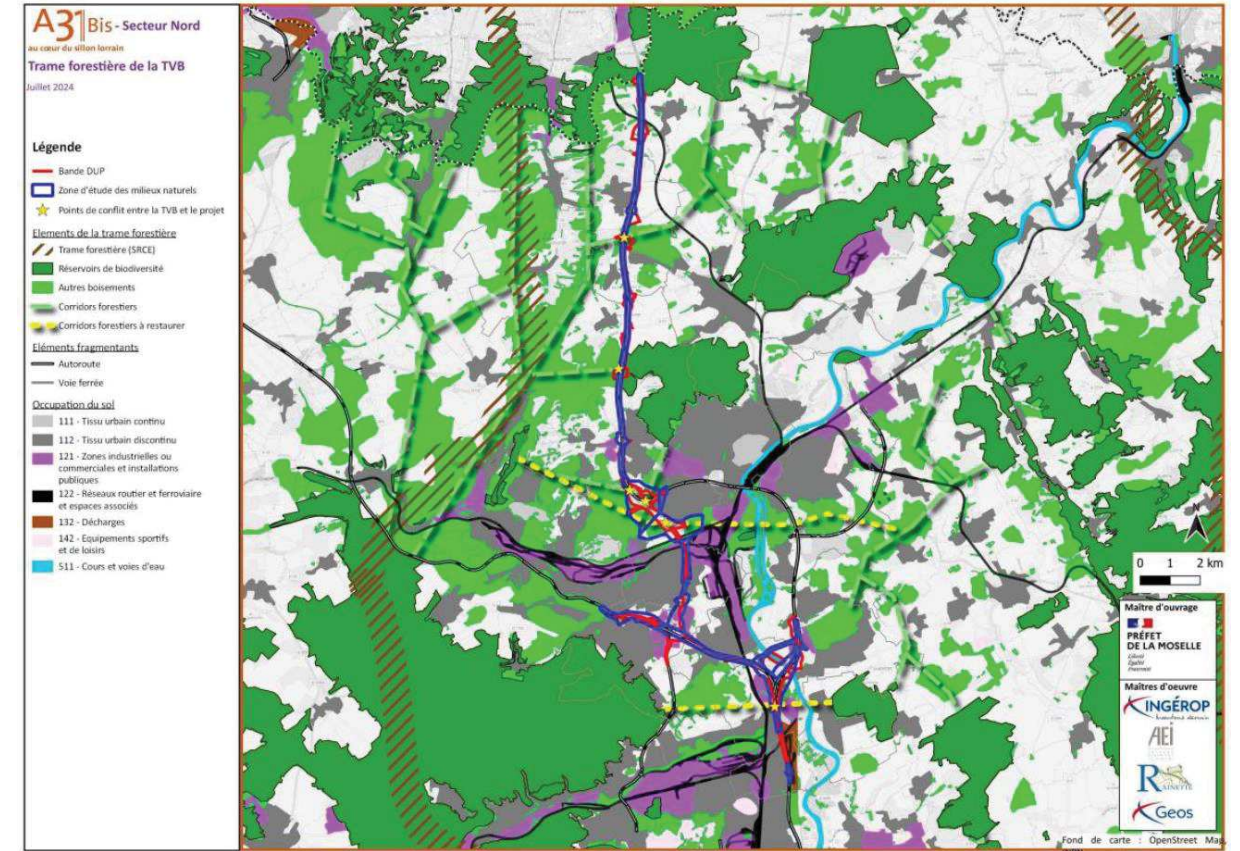


Figure 5 : en haut, trame forestière au sein de la zone d'étude. En tiret jaune, les corridors forestiers à restaurer. En bas, trame aquatique et humide, les points jaunes constituent « les points de conflit » entre le projet et la trame verte et bleue (source : dossier)

Quoique le secteur soit largement anthropisé, parmi les 46 habitats naturels répertoriés, cinq possèdent un enjeu fort : des alignements d'arbres, des mares temporaires, des prairies hygrophiles, les ripisylves et des mégaphorbiaies<sup>21</sup>. Des forêts de chênes et de hêtres sont également présentes, parfois assez fragmentées. Un double alignement de Marronniers d'Inde est présent sur 650 mètres de part et d'autre de l'allée du château de Bétange, partiellement inscrit<sup>22</sup> ; il est en bon état de conservation et en très bon état sanitaire malgré l'âge des sujets (environ 150 ans) ; il représente un enjeu fort du territoire. Le taux de couverture de chacun des habitats répertoriés par rapport à la surface de l'aire d'étude devra être précisé et reporté dans le résumé non technique.

L'inventaire relève 456 espèces végétales, dont une rare et protégée dans le département de la Moselle, la Centaurée des montagnes, présente sur les communes de Bertrange et de Guénange et huit espèces à enjeu. 24 espèces exotiques envahissantes végétales avérées ou potentielles sont également recensées.

Sont inventoriées 80 espèces d'oiseaux nicheurs (58 protégées), 76 espèces d'oiseaux en période migratoire (33 protégées), 68 espèces hivernantes (44 protégées dont cinq à enjeu fort, l'Alouette lulu, la Grande Aigrette, le Martin pêcheur d'Europe, le Fuligule morillon, le Milan royal, le Pic mar, le Pic noir), sept espèces d'amphibiens, toutes protégées dont le Sonneur à ventre jaune, vulnérable et la Grenouille commune quasi-menacée, quatre de reptiles, 232 espèces d'invertébrés dont une espèce protégée au niveau national à enjeu fort, le Cuivré des marais, 19 espèces de chauves-souris toutes protégées dont neuf à enjeu fort (Barbastelle d'Europe, Grand Murin, Grand Rhinolophe, Murin à moustaches, Murin à oreilles échancrées, Murin d'Alcathoé, Murin de Brandt, Murin de Daubenton, Noctule de Leisler), 21 espèces de mammifères terrestres dont le Chat forestier, protégé. La Moselle et ses affluents sont classés pour leurs frayères à Chabot, Truite fario, Vandoise et Brochet. L'Orne est classé en liste 2 qui a un objectif de rétablissement de la libre circulation des poissons migrateurs. Sur les 39 espèces de poissons recensées, 13 sont protégées dont une, le Brochet, à enjeu très fort<sup>23</sup>. Les cours d'eau sont des axes migratoires de l'Anguille commune. Les oiseaux nicheurs, les amphibiens, les mammifères terrestres et volants, les poissons sont d'enjeu fort, les autres espèces animales sont d'enjeu modéré.

*L'Ae recommande de préciser les couvertures surfaciques des habitats naturels concernés.*

#### Secteur centre

Il comprend deux ZSC et une zone protégée par arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB) « Pelouses de Lorry-Mardigny ». De grands boisements, des continuités écologiques d'axe est-ouest, le complexe de bassins de l'échangeur d'Hauconcourt et celui bordant la Moselle au niveau de Dieulouard et Belleville<sup>24</sup> et la Moselle constituent les éléments remarquables de la trame verte et bleue.

Sont recensés 29 habitats naturels (caractère humide ou d'intérêt communautaire), considérés comme d'enjeu modéré.

<sup>21</sup> La mégaphorbiaie ou friche humide est une formation végétale prairiale hétérogène (parfois arbustive ou arborée) constituée de grandes herbes se développant sur des sols riches et humides (source : wikipedia)

<sup>22</sup> Le parc du domaine de 65 ha et sa clôture en fer forgé de 6 400 mètres, élément architectural du savoir-faire sidérurgique de la région sont inscrits au titre des monuments historiques selon l'arrêté du 29 juin 1993 (<https://www.chateaubetange.com/>)

<sup>23</sup> Le résumé non technique évoque une espèce piscicole à enjeu très fort, sans la nommer. L'espèce est appelée « brochet » dans l'étude d'impact.

<sup>24</sup> Ces gravières sont impliquées lors des inondations en cas de changement de lit de la Moselle en période de crue.



Ont été inventoriées 306 espèces végétales qui montrent une richesse spécifique importante. Aucune n'est protégée, trois sont patrimoniales, quatorze sont exotiques et envahissantes.

Les oiseaux, les amphibiens, les reptiles, les mammifères terrestres et les chauves-souris sont d'enjeu modéré. L'enjeu relatif aux invertébrés est considéré comme fort.

#### Zones humides

Les zones humides de l'aire d'étude, déterminées selon les critères alternatifs pédologique et végétal, représentent 79 hectares<sup>25</sup>. Sur le tronçon nord du secteur nord, l'autoroute actuelle est encadrée sur plus de 5 km de long de zones humides, les plus étendues étant situées à la frontière luxembourgeoise pour une partie et au bord de la Moselle à Uckange, Richemont, Guénange et Bertrange pour une autre partie.

#### **2.1.8 Paysages, patrimoine**

De la frontière à l'échangeur de l'étoile, l'A31 est orientée par le relief de côte de la Moselle qu'elle suit en parallèle. Elle est implantée sur le plateau lorrain. Des vues sont ménagées sur la côte et le plateau depuis l'autoroute actuelle qui sera élargie sur ce secteur. L'A31 est bordée par une diversité de paysages : des boisements opaques et des vues paysagères qui mettent en avant le paysage agricole du plateau lorrain, ainsi que les côtes boisées de la Moselle à l'ouest.

Sur le secteur de Terville à Richemont, les milieux urbanisés sont entrecoupés de parcelles agricoles résiduelles, boisements, milieux ouverts non cultivés, zones d'activités et de friches à différents stades d'évolution post-industrielle.

Le domaine de Bétange et son alignement de Marronniers d'Inde, inscrit à l'inventaire complémentaire des monuments historiques, constituent un fort enjeu patrimonial et paysager. Le projet ne touche à aucun autre monument historique ou site classé.

#### **2.2 Analyse de la recherche de solutions de substitution raisonnables et du choix du parti retenu**

L'étude des solutions de substitution raisonnables est retracée sur plusieurs décennies. Le dossier ne remonte cependant pas jusqu'au schéma d'aménagement de la métropole lorraine<sup>26</sup> élaboré autour de 1970 et qui prévoyait une autoroute parallèle à l'A31, à l'est, du sud de Metz au nord de Thionville et une voie rapide de Metz à l'échangeur de l'étoile, la VR 52, dont le projet reprend l'emprise (contournement de Thionville).

Elle a suivi les grandes étapes suivantes.

Dans les années 1990, un projet de nouvelle autoroute, le projet A32 a été élaboré pour répondre aux enjeux de congestion sur l'A31. Il a été abandonné en raison de nouvelles orientations nationales. Le projet A31bis émerge alors.

<sup>25</sup> Le dossier ne précise pas les surfaces de zones humides par commune mais les plus étendues se situent près de la Moselle et dans la commune de Zoufftgen à la frontière.

<sup>26</sup> [https://www.documentation-administrative.gouv.fr/adm-01859350v1/file/Datar\\_TRP\\_009.pdf](https://www.documentation-administrative.gouv.fr/adm-01859350v1/file/Datar_TRP_009.pdf)



En 2015, le débat public sur le projet A31bis a été mené. Le Grand-Duché du Luxembourg a confirmé la mise à 2x3 voies de l'A3 en 2017 (ce qui conditionne l'extrémité du projet français).

Après le débat public, plusieurs variantes ont été étudiées pour le contournement de Thionville. En 2018, dix fuseaux potentiels ont été identifiés pour celui-ci.

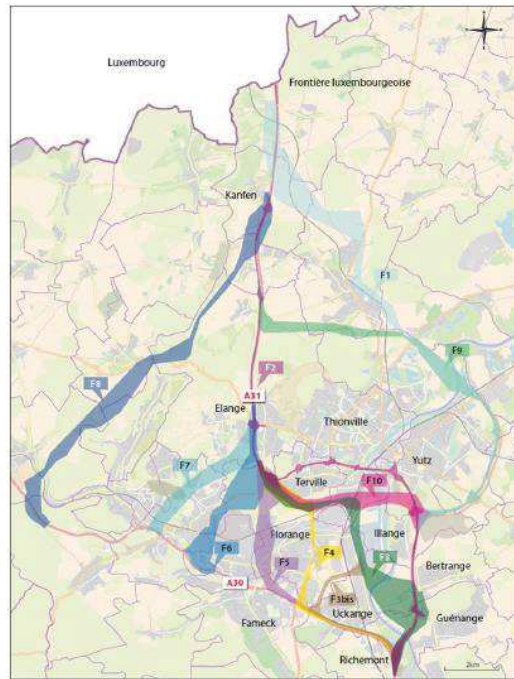


Figure 6 : dix variantes étudiées pour le secteur nord et le contournement de Thionville (source : dossier)

Les études technico-économiques (tableau de synthèse ci-après) ont permis de retenir quatre variantes (F3, F3bis, F4 et F10). Le comité de suivi nord a écarté le fuseau F2 « aménagement sur place » à cause des nuisances sonores et de contraintes urbaines, liées au doublement du viaduc notamment.

	F1	F3	F3 bis*	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10
Attractivité du fuseau et diminution de trafic à Thionville pour les VL	+	++	+	++	++	+	+	=	+	++
Attractivité du fuseau et diminution de trafic à Thionville pour les PL	-	+	--	++	++	=	-	--	--	=
Desserte du port d'Ilange	=	++	++	+	+	+	=	=	=	++
Liaison interrallées Orne-Fensch-Thionville	+	+	++	++	++	++	++	+	+	+

\* Variante absente de l'analyse initiale car intégrée en cours d'étude.

Très favorable	Favorable	Neutre	Défavorable	Très défavorable
----------------	-----------	--------	-------------	------------------

Une analyse multicritères a été menée sur les quatre fuseaux sur le secteur nord :

	Variante F3	Variante F3 bis	Variante F4	Variante F10
Environnement, Paysage et Patrimoine				
Urbanisme, Activités, Risques, Habitat et Nuisances				
Amélioration des déplacements, Desserte du territoire				
Sécurité				
Coût total du projet Richefont-Lux (M€)	720-860	650-790	600-740	600-720
Besoin financement publics (M€)	>90	>70	>0	>0
Estimation du prix du péage de la variante (€HT valeur 02/2017)	3,2 à 3,5	3,3 à 3,6	1,8 à 2,2	1,3 à 1,6
Estimation du péage Thionville-Luxembourg (€HT valeur 02/2017)	0,9 à 1,25			

Figure 7 : analyse multicritères des variantes F3, F3bis, F4 et F10 (source : dossier)

La lettre de commande ministérielle a retenu la poursuite des études des fuseaux F4 (avec tunnel) et F10 (avec viaduc) pour le contournement de Thionville, les variantes F3 et F3bis étant moins pertinentes sur le plan de l'environnement et du coût du projet.

À partir de 2020, plusieurs variantes ont été étudiées dans les fuseaux F4 et F10. Un fuseau F5 a été ajouté à la demande des élus suite à la fermeture de la cokerie de Serémange-Erzange en 2020. Huit variantes ont été étudiées : cinq dans le fuseau F4 avec des longueurs de tunnel différentes, deux variantes dans le fuseau F5 et une variante dans le fuseau F10 (carte ci-après).

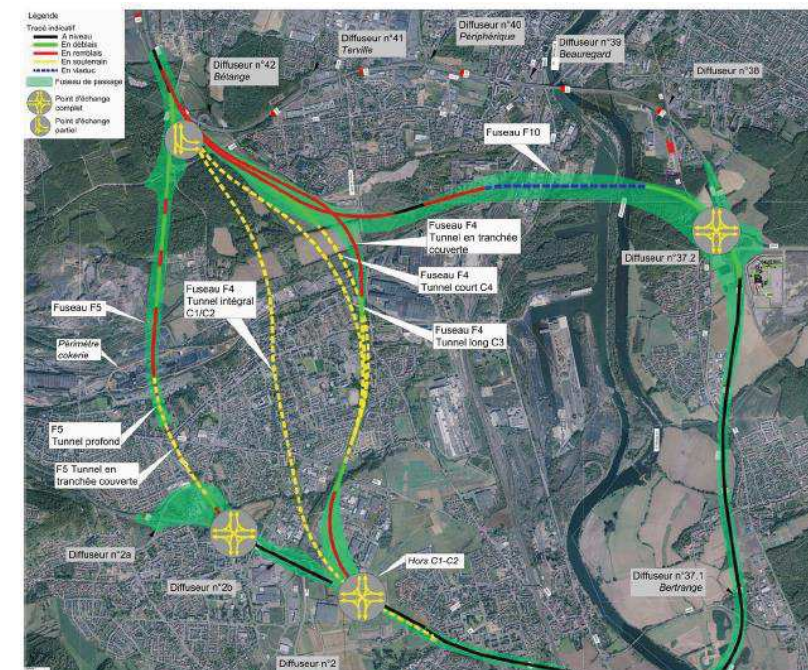


Figure 8 : variantes étudiées dans les fuseaux F4, F5 et F10 à partir de 2020 (source : dossier)

Quatre variantes ont été écartées par le comité de pilotage pour des raisons économiques ou parce que nécessitant des expropriations de riverains. Les quatre variantes F10-viaduc, F5-tunnel de

surface (TS), F5–tunnel profond (TP), F4–tunnel court et profond (TP) ont continué à être étudiées dans une analyse multicritères (ci-après).

Lors de la concertation publique 2022–2023, les variantes F5 ont été écartées du fait de leurs incidences sur les habitations (expropriations), sur la forêt domaniale de Florange notamment et de la gestion des terres polluées par la cokerie. La variante F10 a été écartée car peu attractive en termes de desserte du territoire et à cause de ses incidences sur le paysage et les zones humides (viaduc). La variante F4, plébiscitée par les élus locaux, a été actée par la décision ministérielle du 5 janvier 2024.

Dès le débat public de 2015, le projet présenté repose sur l'hypothèse que l'aménagement sur place n'est pas possible au droit de Thionville, mais sans analyse détaillée.

La section de l'A31, au droit de Thionville, comporte quatre échangeurs sur moins de quatre kilomètres, ce qui est très élevé même pour une autoroute urbaine et en réduit fortement la capacité<sup>27</sup>. L'analyse d'un scénario de requalification de l'A31 comprenant éventuellement des fermetures de bretelles d'échangeur éclairerait sur ses capacités et son usage (cf. 1 définition du périmètre du projet).

***L'Ae recommande d'examiner l'optimisation du fonctionnement de l'A31 au niveau de Thionville en justifiant la nécessité des échangeurs par rapport à la capacité de l'A31.***

Le conseil d'orientation des infrastructures (COI) a considéré, dans [son rapport](#) de 2022, que « *la mise en concession est un enjeu fort du projet, dont l'enquête publique permettra de mesurer l'acceptabilité. Il recommande que les solutions permettant de privilégier les transports collectifs et le covoiturage soient pleinement explicitées dans la conception du projet, voire mises en œuvre sans attendre sur l'itinéraire existant. Il demande d'examiner si des mesures d'accompagnement sont nécessaires et prévues conjointement au projet pour éviter d'éventuels effets induits* ».

Le dossier ne fait pas état d'analyses d'un certain nombre de variantes possibles, d'une part sur le phasage des différentes parties du secteur nord, d'autre part sur le profil en travers, par exemple la mise en place d'un VRTC sur la plateforme routière existante (avec travaux réduits) sans adjonction d'une troisième voie de circulation pour les autres véhicules.

***L'Ae recommande d'élargir l'analyse des variantes tant en termes de phasage que de profil en travers.***

Le dossier ne comporte pas de recherche de solutions aux problèmes de saturation de l'A31 par le report modal mais examine seulement la prise en compte des projets engagés, or ces projets visent seulement à augmenter la capacité ferroviaire aux heures de pointe (cf. partie 2.3.2), ce qui ne peut avoir que des effets très limités sur le report modal. Les autres pistes communément admises comme efficaces telles que, pour les transports collectifs, le développement de l'offre en heure creuse, qui a des effets sur le trafic d'heure de pointe, et l'amélioration de la couverture du territoire en solutions alternatives à la voiture personnelle, la restriction du stationnement au lieu de travail au Luxembourg, etc., ne sont pas analysées.

***L'Ae recommande de procéder à une analyse des solutions permettant un report modal correspondant aux enjeux de capacité et de nuisances de l'A31.***

<sup>27</sup> En réunion, le maître d'ouvrage a indiqué que le modèle prenait en compte une capacité de 1 500 véh./heure par voie au lieu de 2 200 véh./heure par voie. Ce point devra d'être précisé dans le dossier.

Les échangeurs de part et d'autre du tunnel représentent une part très importante de la consommation d'espace et des incidences (pollution de l'air) mais aucune variante n'est présentée.

***L'Ae recommande de présenter des variantes sur les échangeurs de part et d'autre du tunnel permettant de limiter les incidences du projet.***

### ***2.3 Analyse des incidences et mesures d'évitement, de réduction et de compensation***

Au-delà des opérations étudiées, l'Ae rappelle que l'A31 sur l'ensemble de son tracé représente une infrastructure massive, génératrice de fortes incidences environnementales et sur la santé humaine : fragmentation des milieux naturels, pollution, bruit, incidences sur les milieux aquatiques... Les actions de remise à niveau et d'amélioration des performances environnementales de l'ensemble de l'infrastructure, par exemple le renforcement du traitement des eaux de chaussée, la mise en place de protections acoustiques dans certains secteurs, de passages pour la faune... doivent être poursuivies et renforcées, indépendamment des opérations présentées.

#### **2.3.1 Consommation d'espace**

Le projet fait partie des projets d'envergure nationale et européenne (PENE) pour lesquels la consommation d'espace est prise en compte au niveau national. Le dossier ne donne pas la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (Enaf) induite ni *a fortiori* les mesures prises pour limiter leur consommation.

De plus, la réalisation du raccordement entre l'A30 et l'A31bis conduira à déplacer un nombre et une surface importante d'activités qui doivent être prises en compte dans la consommation d'Enaf.

***L'Ae recommande de présenter un bilan des consommations d'espaces naturels, agricoles et forestiers du projet en tenant compte des activités déplacées.***

#### **2.3.2 Trafic, déplacements**

Les études de trafic pour le projet A31bis se basent sur deux modèles imbriqués :

- un modèle monomodal d'affectation routière sur une zone géographique vaste (« modèle élargi ») ;
- un modèle dit « 4 étapes multimodal local » sur le corridor du projet A31bis (« modèle local »).

Le modèle local tient compte d'effets du projet sur la distribution et le choix modal. Ces modèles ne considèrent pas d'induction de trafic selon le nombre d'habitants et d'emplois.

	Modèle élargi	Modèle local
Périmètre de modélisation	Europe de l'ouest (Portugal à Pays-Bas)	Corridor autour de l'A31 (France, Luxembourg, Belgique)
Année de calage	2018	
Horizons modélisés	2030 et 2050	
Périodes modélisées	TMJA <sup>28</sup>	HPM, HPS et HC
Types de trafic modélisés	VL, PL	VL, PL, train, transports en commun, covoiturage

Figure 9 : présentation des modèles de trafic (source : dossier)

La modélisation distingue heure de pointe du matin (HPM), heure de pointe du soir (HPS) et heure creuse (HC), mais ne prend pas en compte les effets entre périodes, or les déplacements dans les aires urbaines doivent être appréhendés globalement, sur la journée voire la semaine ou l'année.

La modélisation du trafic prend en compte des valeurs du temps de trajet.

Dans le modèle local, les valeurs du temps « véhicule léger » (VL) moyennes utilisées sont issues du traitement d'une enquête de préférences déclarées (EPD), réalisée du 20 janvier 2021 au 22 février 2021. La valeur du temps « poids lourd » (PL) moyenne utilisée est issue de la fiche-outil Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique (DGTIM, 3 mai 2019) : 45,24 €<sub>2015</sub> en 2015, soit 48,15 €<sub>2018</sub> en 2018. Elle prend en compte à la fois la valeur du temps « chargeur » et la valeur du temps « transporteur ».

Les évolutions de la demande VL induites par le projet sont le résultat de ses effets sur la distribution des déplacements et de l'évolution des parts modales. Le nombre total de déplacements tous modes est considéré comme inchangé.

Il est prévu, selon le dossier, sur le secteur luxembourgeois du périmètre d'étude une augmentation de population de 488 680 en 2018 à 635 240 en 2030 (+ 30 %) et 883 150 en 2050 (+80 %). Le nombre d'emplois des communes luxembourgeoises incluses dans le périmètre d'étude augmente très fortement entre 2018 et 2030 (+111 700 emplois) et entre 2030 et 2050 (+177 000 emplois).

Le modèle prend en compte plusieurs projets routiers, avec notamment la mise à 2x3 voies de l'A3 au Luxembourg entre Hesperange et Dudelange et l'échangeur de Dudelange complété.

Concernant l'offre ferroviaire, le protocole d'accord intergouvernemental relatif aux transports transfrontaliers<sup>29</sup>, définit l'offre projetée à l'horizon cible 2028-2030, avec :

- une augmentation de la capacité des trains en unité triples (UM3) pouvant accueillir un surplus notable de passagers, offrant ainsi une capacité totale d'environ 1 000 places assises par rame,

- une augmentation de la capacité de ligne pour permettre la circulation par heure de pointe de huit TER, un TGV et un train fret.

L'objectif est d'augmenter progressivement l'offre de places dans les trains entre Metz et Luxembourg par jour et par sens lors des périodes de pointe (5h-9h et 15h-19h) de 8 000 aujourd'hui à plus de 22 000 à l'horizon 2030. Des investissements s'élevant à plusieurs centaines de millions d'euros sont engagés et vont se poursuivre à cette fin.

Le territoire Lorraine-Luxembourg fait l'objet d'un projet de Service express régional métropolitain (Serm), labellisé par le ministère des transports en 2024, s'appuyant notamment sur le renforcement de l'armature ferroviaire, ainsi que sur le déploiement de car express, de pôles d'échange, de liaisons cyclables. Du fait du caractère encore amont des réflexions sur le Serm, le dossier n'expose pas la cohérence de l'A31 bis avec le projet de Serm.

Le scénario de référence comprend aussi la mise en œuvre de l'éco-contribution PL sur l'A31 (cf. partie 1.2.1), 23 cars/h et 8 trains/h en heure de pointe, d'où des parts modales en 2030 de 71 % VP, 17 % passager, 4 % train et 9 % car en scénario de référence, et sensiblement équivalentes en situation projet, avec un léger transfert du train vers le car.

Pour les déplacements transfrontaliers, la part modale du train passe de 8 à 15 % entre 2018 et 2050. Les effets du projet sur les parts modales seraient également très limités, avec un léger transfert du train vers le car.

Sur l'A31, le modèle donne en scénario de référence +41 100 TMJA (ce qui correspondrait à la capacité de 2,3 voies) entre 2018 et 2050 avant Kanfen et +22 500 (ce qui correspondrait à la capacité de 1,2 voie) au niveau de Thionville.

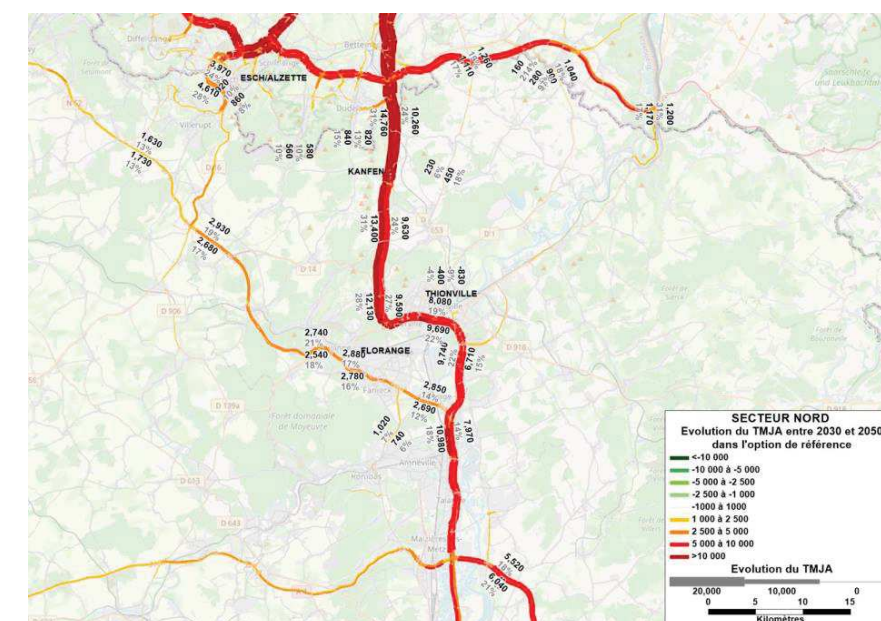


Figure 10 : résultats modélisation des trafics (source : dossier)

Le projet entraîne une légère croissance de la demande globale de 1 900VL/jour en 2030 (<0,1%) et de 6 000 VL/jour en 2050 (soit +0,15%) et une augmentation de 340 Mveh.km/an en 2050. Le trafic sur l'A31 serait supérieur de 19 210 TMJA en 2050 avant Kanfen et inférieur de 23 470 TMJA autour de Thionville avec 38 970 TMJA dans le tunnel sous Florange, donc un bilan de +15 500 TMJA.

<sup>28</sup> Trafic moyen journalier annuel (TMJA)

<sup>29</sup> signé à Paris le 20 mars 2018

Le modèle donne aussi des augmentations significatives sur des voies secondaires en 2030 notamment la RD 653 avec +3 980 TMJA et la route d'Arlon à Thionville, pour partie liées à l'évitement de sections à péage (pour autant, ces tronçons de route ne sont pas pris en compte dans l'étude acoustique).

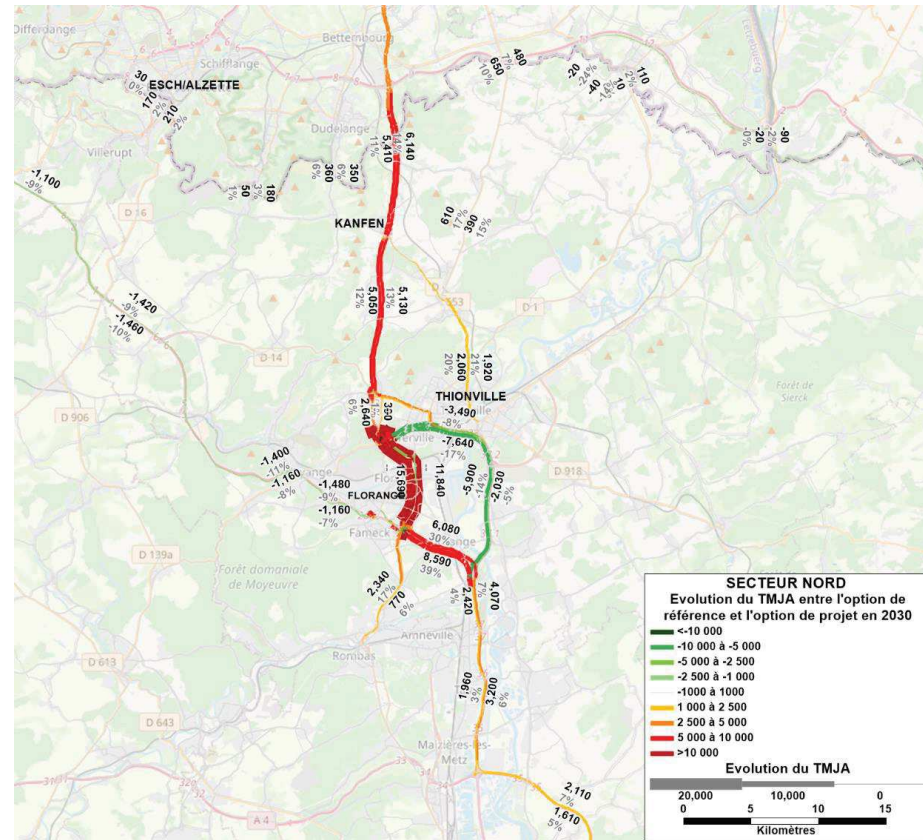


Figure 11 : évolution des trafics avec le projet (source : dossier)

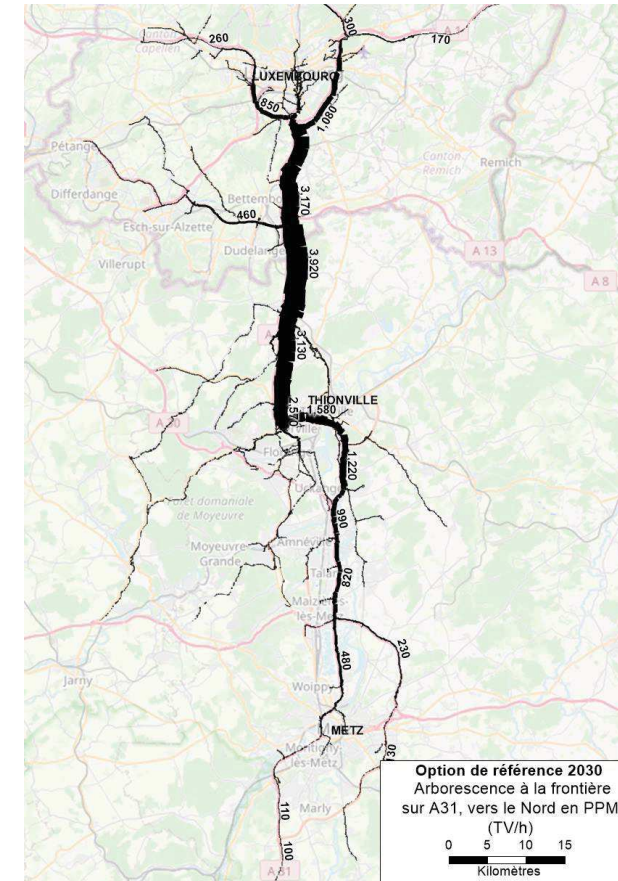


Figure 12 : niveaux de trafic en 2030 en l'absence de projet en période de pointe du matin (source : dossier)

En 2030 le projet permet une réduction du temps de parcours moyen entre Richemont (bifurcation A30) et la frontière de huit à neuf minutes le matin et sept minutes le soir, portés respectivement à onze minutes et neuf minutes en 2050, avec un péage VL de 3,23 €<sub>2018</sub> HT. Les gains de temps sont de 3,9 Mh/an en 2050. Le projet permet aussi une réduction des aléas de fiabilité de l'ordre de douze minutes sur l'itinéraire Richemont–frontière le matin, et de l'ordre de quatre minutes en sens inverse le soir.

L'étude de trafic analyse différents risques et procède à des analyses de sensibilité.

Elle ne comprend cependant pas d'analyse du risque lié à l'acceptabilité du péage sur l'A31 existante, i.e. que l'A31 reste gratuite *in fine*, or il n'existe qu'un seul précédent de mise à péage d'une voie existante servant aux déplacements quotidiens, le périphérique nord de Lyon au franchissement du Rhône, qui s'est conclu très rapidement par la suppression du péage. Le risque est d'autant plus fort que le gain pour les usagers VL (cf. *infra*) est très faible (voire globalement négatif). De plus, le gain socio-économique n'est significatif que pour la puissance publique et le concessionnaire (cf.2.5.2).

La gratuité aurait des effets positifs (réduction du trafic sur le réseau secondaire et donc des populations exposées au bruit et à la pollution de l'air) et négatifs (trafic plus élevé sur l'A31 avec risques de maintien de la saturation).

*L'Ae recommande d'étudier, dans l'analyse de risque, pour les incidences du trafic en termes de bruit et de pollution de l'air, d'autres hypothèses de trafic notamment en cas de gratuité de la partie nord du secteur nord de l'A31 élargie.*

#### Qualité de l'air

La qualité de l'air a fait l'objet d'une étude conformément à la méthodologie de la note technique du ministère de la transition écologique et solidaire du 22 février 2019<sup>30</sup>.

Les axes pris en compte dans la zone d'étude sont ceux modifiés ou créés et ceux dont le trafic varie de plus ou moins 10 %. Pour les axes dont le trafic est inférieur à 5 000 véh./jour, le trafic doit augmenter ou diminuer de 500 véh./jour pour être pris en compte.

Les émissions sont données par polluant, avec une augmentation à la mise en service entre 6 % (Benzo(a)pyrène) et 10 % (monoxyde de carbone).

Les cartographies montrent des augmentations des émissions polluantes le long du projet et sur des voies secondaires, par exemple à Fameck pour le NO<sub>2</sub>, mais surtout aux entrées du tunnel où elles restent dans les normes y compris les valeurs limites prescrites par la directive européenne du 23 octobre 2024, et des baisses sur l'A31 en traversée de Thionville. Aucune comparaison avec les valeurs de référence publiées par l'OMS, qui constitue une référence pour la santé humaine, n'est faite.

Les indices d'exposition de la population à la pollution (IPP) se dégradent légèrement en situation avec projet pour le NO<sub>2</sub> et les PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub> par rapport à la situation de référence pour les classes de concentration [15–20[ et (20–25[ (en µg/m<sup>3</sup>), tout en restant très inférieures à la situation actuelle, ce qui doit conduire toutefois à rechercher des solutions pour éviter ce surcroît d'exposition et au contraire réduire l'exposition des populations. Malgré cette augmentation des IPP, qui ne sont que des indicateurs de santé, aucune évaluation de risque sanitaire n'a été réalisée. Or les incidences sur la santé humaine font explicitement partie des sujets que doivent aborder les études d'impact.

Pour l'Ae, la tête de tunnel sud étant proche de quartiers d'habitation, son étude est à revoir pour que les incidences résiduelles de cet aménagement soient non notables.

#### **L'Ae recommande :**

- *d'indiquer les secteurs où le projet est susceptible de conduire à un non-respect des valeurs de référence de l'OMS,*
- *de renforcer les mesures d'évitement et de réduction de l'exposition de la population à la pollution,*
- *et de compléter le dossier par une évaluation quantitative des risques sanitaires.*

<sup>30</sup> Le calcul des émissions polluantes (et de la consommation énergétique) est réalisé à partir du logiciel COPCETE qui intègre la méthodologie COPERT V.

### 2.3.3 Bruit

#### Secteur nord

La modélisation acoustique a été réalisée<sup>31</sup>. Les trafics retenus sont basés sur l'étude de 2023 avec ses limites. Elle couvre les trois parties du secteur nord de l'A31bis. Les vitesses prises en compte sont les vitesses réglementaires sur les voies considérées.

Pour la partie nord, les résultats de la modélisation montrent des accroissements du bruit dus à l'opération inférieurs à 2 dB(A). L'opération d'élargissement ne constitue pas, selon le dossier, une modification significative réglementaire. Cette conclusion est contestable. En effet, les niveaux acoustiques futurs sont présentés pour 2050, ce qui paraît non conforme au calendrier annoncé pour évaluer la situation « mise en service + 20 ans ». L'effet attractif du projet sur le volume de trafic pourrait être sous-évalué. Par ailleurs, il n'est pas précisé si les trafics pris en compte dans le scénario futur (avec aménagement) tiennent compte du trafic maximal pouvant circuler sur le secteur nord, qui pourrait correspondre à la réalisation complète du projet (secteurs nord, centre et sud).

Le dossier indique que le maître d'ouvrage « souhaite pour autant profiter de l'opération pour prendre des mesures de protections acoustiques à la source ». Si ces mesures sont efficaces pour protéger les habitations du bruit, des mesures de protections acoustiques à la source optimisées pourraient s'appuyer sur celles qui auraient été prises dans le cas d'une modification significative de l'infrastructure puisque le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place de façon volontaire des mesures de protection acoustique même si la réglementation ne l'y oblige pas.

L'Ae relève que les tableaux de résultat par récepteur (habitation) utilisent un code couleur rouge pour les niveaux de bruit dépassant 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit (et vert en deçà). Les niveaux de bruit inférieurs à 60 de jour et 55 de nuit (ambiance dite modérée) sont inscrits en noir. Les résultats de la modélisation des niveaux sonores avec protection montrent des niveaux sonores encore supérieurs à 60 dB(A) confirmant que le seuil de 65 dB(A) a été retenu pour le dimensionnement d'ouvrages de protection proposés dans le dossier. Les caractéristiques de ces protections devront être vérifiées une fois que les zones d'ambiance sonore préexistante seront corrigées pour être homogènes par zone d'occupation du sol.

Une zone d'ambiance non modérée a par exemple été retenue pour les récepteurs 56 et 57. L'Ae relève que les isolations à la source prévues dans le dossier sont d'ores et déjà insuffisantes pour ces immeubles et que des isolations de façade complémentaires sont prévues pour respecter le seuil retenu de 65 dB(A). Or le dossier ne justifie pas de changement de nature de l'occupation du sol<sup>32</sup> pour ces immeubles par rapport au secteur habité, ce qui conduirait à réaliser des protections acoustiques (source + façade) qui ne protègent pas suffisamment les habitants du bruit.

<sup>31</sup> à l'aide du logiciel Cadnaa (version non précisée)

<sup>32</sup> Les récepteurs 241 à 251 constituent un autre exemple. Ils sont classés en zone d'ambiance non modérée ; ils font partie d'un même lotissement d'habitations. Certains récepteurs (253 et 254) sont considérés en zone d'ambiance modérée ; ils sont situés au milieu de ceux considérés en zone non modérée. Cet exemple montre que dans certains secteurs, la zone d'ambiance sonore préexistante a été déterminée par habitation. Les récepteurs 271 à 279 présentent le même défaut. Ces derniers connaissent une majoration du bruit due au projet dépassant largement 2 dB(A). Il conviendra donc de revoir la détermination des zones d'ambiance par zone d'occupation du sol sur l'ensemble des trois parties de l'opération « secteur nord ».

En ce qui concerne les habitations de l'avenue Marcel Paul à Terville, la modélisation présente des niveaux de bruit pour des habitations jusqu'au niveau R+3. Or, plusieurs de ces habitations présentent un niveau en élévation supérieur (au moins R+4) qui n'a pas été pris en compte dans le dimensionnement de l'ouvrage de protection du bruit. Certains immeubles de cette même avenue, situés dans la partie est de l'avenue et au sud de celle-ci, n'ont pas été modélisés dans l'étude (absence de récepteurs). Or il s'agit également d'immeubles en élévation (R+4 minimum) qui ne bénéficient d'aucun effet de masque par rapport aux infrastructures. L'Ae relève par ailleurs qu'il y aura une augmentation nette des niveaux de bruit dans le secteur du déplacement de la RD 653 (et son rapprochement de ces habitations), que le dossier présente comme nécessaire pour implanter la tête nord du tunnel. Il conviendra d'étudier une mesure de réduction et d'évitement du bruit au niveau de la couverture du tunnel et de sa tranchée, la protection à la source proposée étant insuffisante.

Par ailleurs, l'implantation des bâtiments et leur orientation vis-à-vis de la source de bruit conduisent à ce que plusieurs façades bâties soient soumises à un bruit qui dépasse les seuils réglementaires. Des isolations à la source sont prévues et des isolations de façades pour les immeubles de hauteur importante également, pour compléter le dispositif de protection acoustique. Dans ce cas, il conviendra de s'assurer que les protections de façade seront réalisées sur toutes les façades concernées par le bruit, ce que le dossier ne permet pas de vérifier. C'est particulièrement le cas des récepteurs 56 et 57 précités qui sont placés chacun sur une seule façade d'un bâtiment de grande hauteur.

Plus de 150 immeubles recevront, selon le dossier, une protection de façade par des travaux de remplacement des vitrages. Or, le dossier ne propose pas de variantes sur les caractéristiques des protections à la source qui permettraient de s'affranchir des isolations de façade. En effet, les protections contre le bruit à la source sont à privilégier de manière à ce que les riverains puissent bénéficier des protections à l'extérieur de leur habitation ou à l'intérieur lorsque les fenêtres sont ouvertes. Lorsque les hauteurs de mur anti-bruit semblent trop importantes pour supprimer les incidences résiduelles notables, d'autres voies peuvent être examinées telles que la mise en place de murs anti-bruit absorbants en terre-plein central (cf. rocade nord-ouest de Lille sur Lambersart) ou une limitation de la vitesse.

Les évolutions du bruit sur les voiries adjacentes du projet et notamment celles connectées aux échangeurs du secteur nord ne sont pas analysées alors que ces routes sont susceptibles de connaître une augmentation de trafic induisant une augmentation de bruit significative (cf. note bruit et partie trafic de cet avis). De la même manière, les niveaux de bruit sur l'A31 existante dans le contournement de Thionville ne sont pas étudiés.

À ce stade, le dossier ne démontre pas que les mesures de réduction prévues dans le dossier (protections acoustiques à la source et de façade complémentaires) sont suffisantes pour supprimer les incidences notables du projet sur les habitations riveraines, notamment pour les immeubles collectifs et en élévation.

**L'Ae recommande :**

- **de mettre en cohérence l'application des seuils réglementaires avec la zone d'ambiance sonore préexistante dans laquelle se trouve l'habitation ou le bâtiment d'habitations ;**

- **d'étudier une mesure de réduction suffisante pour les immeubles en élévation du secteur de la tête nord du tunnel (avenue Marcel Paul à Terville) en privilégiant les protections à la source ;**
- **de s'assurer que toutes les façades d'un même immeuble soumises au bruit seront protégées pour respecter le seuil réglementaire, notamment dans le cas d'immeuble collectif de grande hauteur, en privilégiant les protections à la source ;**
- **de revoir les mesures de réduction prévues par des protections à la source qui sont à privilégier par rapport à l'isolation des façades ;**
- **d'examiner l'évolution du bruit sur les routes adjacentes au projet et en cas de modification significative, d'en tirer les conséquences sur les éventuelles protections acoustiques de leur habitations riveraines.**

L'étude acoustique ne concerne que le secteur nord.

**2.3.4 Émissions de gaz à effet de serre**

Une évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) est présentée avec la construction, l'exploitation et le trafic.

Pour les émissions des véhicules, le scénario « avec mesures supplémentaires » (AMS) de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) a été utilisé en scénario de référence mais le scénario « avec mesures existantes » (AME) est aussi présenté. Toutefois, l'évaluation utilise la fiche outil DGITM<sup>33</sup>, qui utilise des hypothèses légèrement différentes de la dernière version du scénario AME<sup>34</sup> (véhicules électriques en 2030 : 16% contre 13 %, 2050 : 88 % contre 100 %, poids lourds électriques : 2 % et 25 % contre 13 % et 88 %). Ces différences n'ont pas d'effets significatifs.

Pour le trafic, les émissions sont les émissions induites par le projet en comparaison avec un scénario de référence. Dans le scénario de référence, les émissions VL et PL sont de l'ordre de 400 ktCO<sub>2</sub>e/an en 2030 et 220 en 2050.

Les résultats sont :

Effets sur les émissions de GES	tCO <sub>2</sub> e émis	Période d'émission
tCO <sub>2</sub> e Construction	391 400	2027-2033
tCO <sub>2</sub> e Maintenance-Exploitation	32 700	2030-2070
tCO <sub>2</sub> e Trafic	203 200	2030-2070
Total	627 300	2027-2070

Figure 13 : émissions de GES (source : dossier)

<sup>33</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/II%20-%20Sc%C3%A9nario%20de%20r%C3%A9f%C3%A9renc e.pdf>

<sup>34</sup> [https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport\\_de\\_synthese\\_du\\_scenario\\_ame2024\\_v2-1\\_cle5f5e11.pdf](https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_de_synthese_du_scenario_ame2024_v2-1_cle5f5e11.pdf)

Les principaux postes d'émission sont la construction et le trafic.

Pour la construction, le bilan a été décomposé :

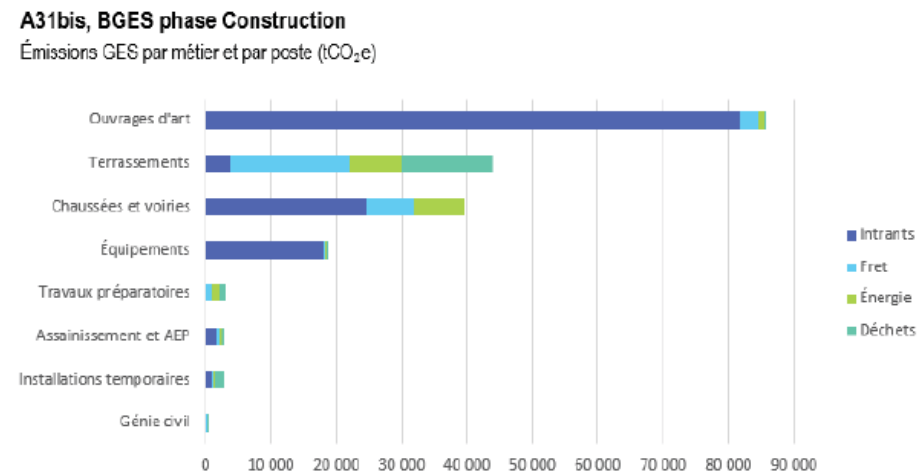


Figure 14 : bilan des GES en construction (source : dossier)

Différentes mesures permettant de réduire les émissions de GES pour la phase chantier sont citées : utilisation de matériaux bas carbone, valorisation des déchets en filière et valorisation des déchets sur site. Ainsi, le gisement total d'économies GES atteignable serait de 33 500 tCO<sub>2</sub>e en phase construction. Les modalités de mobilisation de ces mesures (clauses dans les contrats, critères de jugement des offres, etc.) ne sont pas décrites.

Aucune mesure ne semble présentée pour réduire les émissions en phase d'exploitation.

Le projet n'est en l'état pas compatible avec les engagements climatiques de la France et les documents qui déclinent ces engagements (SNBC, Stratégie de développement des mobilités propres...).

**L'Ae recommande de :**

- **définir les moyens utilisés lors de la réalisation du chantier pour mobiliser réellement les leviers de réduction identifiés,**
- **prévoir des mesures d'évitement et de réduction des émissions supplémentaires du trafic en phase d'exploitation par rapport à la solution de référence et le cas échéant des mesures de compensation des émissions résiduelles.**

### 2.3.5 Matériaux excédentaires

La répartition des volumes de matériaux excavés dans le cadre du projet est la suivante :

- tronçon en aménagement sur place : 742 000 m<sup>3</sup> de matériaux excavés ;
- tronçon en tracé neuf : 2 millions de m<sup>3</sup> dont partie souterraine (tunnel) : 560 000 m<sup>3</sup>.

Au total, 2,8 millions de matériaux seront excavés pour les besoins du projet sur le secteur nord. Le dossier indique qu'une partie des matériaux sera réemployée en couche de forme (408 000 m<sup>3</sup>), remblai (510 000 m<sup>3</sup>) et merlons. L'étude de réemploi en remblai est limitée aux matériaux extraits du tunnel. Elle présente le taux de réemploi de chacun des trois horizons géologiques rencontrés

(réemploi de 50 à 70 % environ). Elle n'évoque pas les contraintes techniques de matériaux extraits au tunnelier (différents selon la technique utilisée, mais pouvant comporter des adjuvants ou polymères).

Les matériaux excédentaires au projet seront mis en modelés paysagers définitifs dans l'emprise lorsque les conditions géotechniques, géochimiques et économiques seront réunies, au sein du nœud sud et dans le secteur du nœud nord (environ 1 200 000 m<sup>3</sup>). La réalisation de merlons acoustiques à Terville ou la production d'éco-matériaux est aussi évoquée (environ 660 000 m<sup>3</sup>).

### 2.3.6 Agriculture

Un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental est envisagé au niveau d'une des têtes de tunnel.

### 2.3.7 Eau

#### Assainissement

Le projet de l'A31 bis prévoit le redimensionnement et l'installation d'un système d'assainissement séparatif collectant pour d'un côté les eaux de ruissellement du bassin versant et de l'autre les eaux de ruissellement de la plateforme routière. Pour ces dernières, dans les secteurs de vulnérabilité des eaux souterraines (parties centrale et sud où sont présents notamment des périmètres de captage) l'eau est traitée dans des doubles-bassins composés d'un bassin de traitement et de confinement assurant la décantation de la pollution ou le confinement de la pollution accidentelle et équipé, d'un ouvrage de régulation avec système lamellaire et de captage des hydrocarbures puis d'un bassin d'écroulement et d'infiltration. Les bassins présents dans les aires d'alimentation rapprochées sont totalement imperméabilisés. Dans les études ultérieures en vue de l'autorisation environnementale, les équipements des bassins (système lamellaire) devront être validés par l'État quant aux performances attendues pour que les rejets en sortie de bassin soient compatibles avec les objectifs de qualité des milieux et avec les exigences du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Rhin-Meuse. La possibilité d'envisager des traitements des eaux plus performants (par exemple des filtres à sable) pourra être étudiée. Dans la partie nord (eaux souterraines considérées comme non vulnérables), les eaux de chaussées seront dirigées vers des bassins d'infiltration. Or la définition de la vulnérabilité des nappes n'est pas clairement détaillée dans le dossier et semble seulement reposer sur la présence ou non de périmètre de captage d'eau destinée à la consommation humaine. En ce qui concerne la gestion des eaux de ruissellement des bassins versants, 24 bassins d'infiltrations sont dimensionnés pour gérer une pluie de fréquence de retour centennale (ou trentennale dans certaines pièces du dossier). Le dossier devra lever l'incohérence sur le choix de la pluie de retour et la justifier.

Il conviendra également de s'assurer que les eaux pluviales ruisselant sur les talus, notamment de remblais, et potentiellement chargées de polluants routiers, sont bien dirigées vers le système de recueil et de confinement des eaux « de chaussées » ou de justifier si ce n'est pas le cas.

**L'Ae recommande, pour le prochain dossier actualisé en vue de l'autorisation environnementale :**

- **d'expliquer clairement les raisons qui ont conduit aux niveaux de vulnérabilité retenus pour les nappes souterraines,**

- *de s'assurer de performances d'épuration visées pour les rejets en sortie de bassin compatibles avec les objectifs de qualité des milieux et avec les exigences des Sdage, et de la possibilité d'envisager des traitements des eaux plus performants (par exemple des filtres à sable).*

#### Inondation

Le projet prend en compte les prescriptions du PPRI de la Moselle, du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) ferrifère et le Sdage du bassin Rhin-Meuse. Le Sdage classe notamment la Moselle et l'Orne comme ayant un enjeu fort d'inondation. La partie de l'A31 bis entre Richemont et le tracé neuf passant en zone inondable selon le PPRI, plusieurs mesures sont prévues. Des bretelles et des voies seront déconstruites pour restituer un volume de 57 000 m<sup>3</sup> en zone d'expansion des crues. Des remblais sont cependant prévus au sud du tracé neuf en zone inondable, ce qui retire 52 000 m<sup>3</sup> de capacité d'expansion lors de la crue centennale. Au total, ce sont 5 000 m<sup>3</sup> qui sont rendus à la zone d'expansion des crues.

Pour le passage en tunnel, le dossier prévoit une hausse du niveau piézométrique maximale de 40 cm côté ouest, et une baisse centimétrique sur le côté est. Plusieurs canalisations transversales sont prévues sous le tunnel pour connecter l'amont à l'aval et rééquilibrer les niveaux piézométriques. Les caractéristiques de ces canalisations (interdistance) devront être confirmées par une étude piézométrique (document graphique manuel dans le dossier).

***L'Ae recommande de préciser et justifier le choix de la fréquence de de retour des pluies retenue pour le dimensionnement des bassins d'assainissement des eaux routières et de mieux préciser le système de rééquilibrage des niveaux piézométriques attaché au tunnel.***

#### Captage et vulnérabilité des eaux souterraines

Pour le secteur nord, le projet d'élargissement de l'autoroute traverse un périmètre éloigné de protection des captages d'eau destinée à la consommation humaine sur les communes de Richemont et Uckange sur moins d'un kilomètre et un autre périmètre de protection éloigné sur les communes de Guénange et Bertrange sur 2,5 km. L'autoroute traverse aussi des périmètres de captage rapprochés et éloignés en projet dans les communes de Richemont, Uckange et Florange sur 3 km.

Peu de mesures d'évitement ou de réductions sont prises pour les captages. En phase de chantier, l'installation de locaux, de véhicules ainsi que leur réapprovisionnement et de zones de stockage sont interdites.

Pour le secteur centre, l'A31 traverse un périmètre rapproché de protection sur quelques mètres et éloigné sur plus de 9 km à Hauconcourt ainsi qu'un autre périmètre éloigné à Moulins-lès-Metz sur 3 km. L'A31 traverse trois périmètres de captages rapprochés à Metz, Custines et Frouard (usage non déterminé pour ces deux dernières communes).

Le dossier ne précise pas les mesures prises pour protéger les aires d'alimentation et les périmètres de protection de captage.

***L'Ae recommande de préciser les mesures qui seront prises pour protéger les aires d'alimentation de captage d'eau potable et leurs périmètres de protection.***

#### Imperméabilisation

Le dossier reprend les recommandations du Sdage elles-mêmes reprises du Sraddet Grand Est sur la compensation des surfaces imperméabilisées, à hauteur de 150 % en milieu urbain et 100 % en milieu rural.

Malgré une première estimation de 226 hectares concernés par une modification de la surface, le dossier indique que les surfaces imperméabilisées n'ont pas été mesurées, pas plus que les consommations d'Enaf (cf. 2.3.1), et qu'elles seront l'objet d'une étude ultérieure (non réalisée).

***L'Ae recommande de préciser la surface imperméabilisée définitive et de mettre en œuvre une compensation de 150 %.***

#### Zones humides

Près de 50 ha de zones humides seront affectées par les travaux. Pour l'élargissement de l'A31 sur la partie nord, 38 ha seront définitivement détruits et un hectare environ sur la partie centrale en tunnel. Le Sdage Rhin-Meuse recommande un taux de compensation surfacique au moins égal à 200 %. Environ 198 hectares de zones de compensation sont localisés dans le dossier. Le projet vise une équivalence fonctionnelle (l'étude de fonctionnalité est à venir). Le dossier liste les habitats détruits, qui sont, des boisements fourrés, cultures, mares, prairies mésophiles et ripisylves d'aulnaies ou de saussaies. Pour compenser cette perte, il est prévu de recréer des roselières, de restaurer des ripisylves, et de créer de nouvelles prairies mésophiles. Parmi celles-ci, 124 ha de zones humides seront créés sur la partie nord. La maîtrise foncière est assurée en partie par la DUP.

***L'Ae recommande d'effectuer un bilan des surfaces et de préciser les fonctionnalités perdues des zones humides avant et après le projet.***

### 2.3.8 Milieux naturels et biodiversité

#### Habitats naturels, espèces protégées

##### Secteur nord

En ce qui concerne les habitats naturels, les travaux conduisent à la destruction de 1,3 ha d'habitat à enjeu fort (prairie humide) et de 48 ha d'habitats à enjeu moyen (fourrés, prairies mésophile, ripisylve (5 ha)), et de 133 ha de milieux à enjeux faibles et très faibles (friches, grandes cultures, prairies intensives...). L'incidence sur les boisements proches de l'A31 est évaluée à « moyenne » mais non quantifiée. L'altération notamment par fragmentation des milieux proches de l'opération routière est prise en compte : elle est forte pour 1,42 ha de prairies hygrophiles, une mégaphorbiaie et une mare.

Le dossier évoque des incidences temporaires dues à certaines zones de stockage de matériaux qu'il précise être d'ores et déjà connues, mais il ne les localise pas. Lors de la visite, le maître d'ouvrage a indiqué que l'excès de matériaux était d'environ 2,8 millions de m<sup>3</sup>. Le devenir de ces matériaux n'est pas défini à ce stade mais il risque d'avoir des incidences supplémentaires sur le milieu naturel.

La Centaurée des montagnes est située hors emprise des travaux. Quatre espèces patrimoniales (Corydale bulbeuse, Dactylorhize de mai, Œillet couché, Muscari à grappe) connaîtront des incidences fortes par destruction, allant de quelques individus à 0,5 ha selon l'espèce. L'incidence

sur les habitats des espèces d'oiseaux en période pré-nuptiale évaluée à un niveau moyen n'est pas quantifiée (Alouette lulu, Pic noir, Grande Aigrette, Martin-pêcheur d'Europe, Milan royal, Milan noir).

Plusieurs habitats de reproduction ou d'alimentation d'espèces d'oiseaux protégées seront détruits et possiblement des individus. Le dossier spécifie bien la surface affectée pour chaque espèce (l'Alouette des champs subira une perte d'habitat de près de 5 ha).

Les incidences sont évaluées pour chaque espèce (individus et habitats). Néanmoins, l'Ae relève qu'au moins une espèce recensée dans l'état initial n'est pas évoquée dans l'analyse des incidences, il s'agit du Sonneur à ventre jaune, espèce vulnérable. Le maître d'ouvrage devra assurer un rapprochement systématique des espèces inventoriés dans l'état initial et de celles affectées par le projet.

Les incidences sur les zones patrimoniales et protégées (Znieff, ENS, RNN) ne sont pas évaluées.

***L'Ae recommande d'assurer un rapprochement entre les espèces inventoriées à l'état initial et celles affectées par le projet, d'évaluer les incidences sur les zones patrimoniales et protégées, de quantifier les besoins de compensation et de montrer que les zones de compensation préfigurées sont suffisantes pour couvrir les besoins, tenant compte des incidences sur le milieu naturel liées au devenir des matériaux excédentaires, et dans le cas contraire, de les augmenter. Elle recommande en outre de préciser ses engagements pour améliorer la transparence de l'infrastructure et de justifier la localisation des ouvrages qui seront réalisés.***

Les incidences sur les amphibiens sont fortes, les pertes d'habitat pour chaque espèce varient de 0,1 ha à 0,5 ha, touchant quelques dizaines d'individus comme pour le Triton palmé à plusieurs centaines (estimation à 250 individus de Grenouille rousse, peu résiliente) notamment.

Les incidences sur les reptiles sont fortes, allant d'une perte d'habitat de 0,1 ha pour la Coronelle lisse (un couple) à 2,3 ha pour l'Orvet fragile (une douzaine de couples) notamment.

Parmi les insectes, les incidences sont fortes pour les papillons de jour, les sauterelles, les criquets et les grillons, tant en termes de perte d'habitat que de destruction possible d'individus. L'espèce du Criquet ensanglanté perdra 3,3 ha d'habitat et potentiellement une centaine d'individus notamment.

Les incidences sur les mammifères sont fortes : l'espèce du Loir gris perdra 0,2 ha d'habitat et possiblement deux couples d'individus notamment. Les chauves-souris connaîtront la perte d'une trentaine de gîtes, d'une vingtaine d'hectare d'habitat boisé et de 6 km de haie pour les déplacements.

Les incidences liées à l'effet barrière de l'infrastructure seront renforcées pour tous les passages qui seront rallongés. Le dossier n'évalue pas si la longueur couverte et la perte de luminosité devient critique pour certaines espèces.

Des mesures classiques de réduction sont prévues : balisage préventif, sauvetage d'espèces, éloignement par pose de grillage, installation d'abris en phase travaux pour les reptiles et les amphibiens, abattage adapté aux chauves-souris, vérification par un écologue avant destruction d'ouvrage, gestion préventive des espèces exotiques envahissantes, adaptation du calendrier des travaux aux cycles biologiques.

Le dossier indique qu'une réflexion est en cours sur les passages supérieurs à faune qui privilégiera l'aménagement de passage existant. Interrogé lors de la visite, le maître d'ouvrage a indiqué que deux passages supérieurs à faune neufs seront réalisés au niveau des secteurs boisés, que les ouvrages seront dédiés à la faune (ouvrage non mixte). Il a indiqué que ces passages respecteront les règles de l'art en ce qui concerne le traitement de leurs abords. Pour les passages à petite faune, le maître d'ouvrage a précisé lors de la visite qu'un trottoir serait réalisé dans chacun des ouvrages existants. Il conviendra de s'assurer de la faisabilité technique d'une telle réalisation dans chaque passage existant, de réaliser les trottoirs intérieurs sur chaque rive et de justifier que l'interdistance entre les passages est suffisante pour les espèces présentes. Le maître d'ouvrage s'est engagé à une remise à niveau de l'assainissement de l'infrastructure, et la mise à niveau pour ce qui concerne la transparence d'une autoroute ancienne est louable. À ce stade, le dossier ne prend pas d'engagement sur les ouvrages destinés à assurer la transparence de l'infrastructure.

Des incidences résiduelles sont attendues après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction. Le dossier présente une préfiguration des mesures compensatoires. Trente sites de compensation, d'une surface totale de près de 200 hectares, sont envisagés, localisés et sécurisés dans l'emprise de la future DUP. Les mesures envisagées sont la mise en place d'îlots de sénescence, la création de mares, de milieux humides, de milieux semi-ouverts, de boisements ou la conversion vers de la prairie humide, la gestion et protection de gîtes à chauves-souris, la replantation de l'Orchis de mai, le déplacement de la Corydale bulbeuse.

Les besoins en compensation ne sont pas estimés à ce stade ; il n'est donc pas possible de s'assurer que les sites de préfiguration sont suffisants, d'autant qu'ils seront communs à la compensation des incidences sur les zones humides. Les incidences sur les milieux naturels liées au devenir des matériaux excédentaires ne sont pas prises en compte dans cette préfiguration des mesures compensatoires.

Le maître d'ouvrage devra analyser au plus tard avant la demande d'autorisation environnementale la nécessité d'une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats.

***L'Ae recommande de quantifier les besoins de compensation et de démontrer que les zones de compensation préfigurées sont suffisantes pour couvrir les besoins, en tenant compte des incidences sur le milieu naturel liées au devenir des matériaux excédentaires.***

***Elle recommande en outre au maître d'ouvrage de préciser les engagements pour améliorer la transparence de l'infrastructure et de justifier les emplacements des ouvrages qui seront réalisés, au regard des espèces concernées.***

### 2.3.9 Paysages, patrimoine

La tête nord du tunnel et la partie neuve qui la prolonge vers le nord, par leur localisation géographique, regroupent plusieurs enjeux paysagers et patrimoniaux forts, notamment :

- la proximité des habitations de Terville à l'est ;
- la proximité du domaine de Bétange, inscrit très visible dans le paysage). Cette protection du domaine de Bétange s'accompagne d'un périmètre de protection des abords du monument historique.

Le maître d'ouvrage, s'engage à « poursuivre l'étude du prolongement des tranchées ouvertes qui seront aménagées en sortie [nord] de tunnel et celle de leur couverture partielle de manière à évaluer en continu le point d'équilibre entre la réponse aux enjeux paysagers et la faisabilité économique de cette solution ».

Différents aménagements paysagers sont prévus et détaillés sur la carte ci-après.

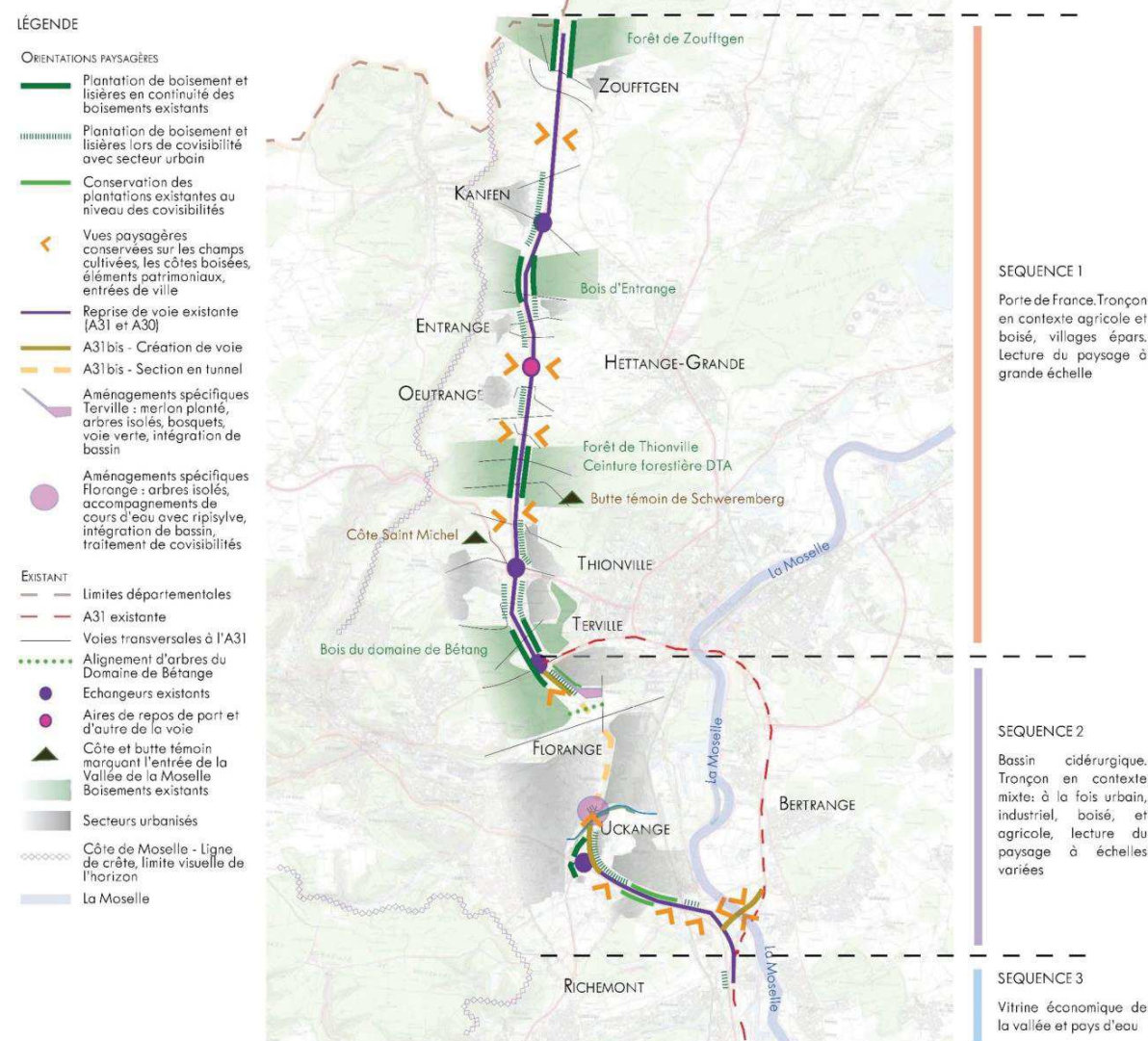


Figure 15 : aménagements paysagers prévus (source : dossier)

Des photomontages des entrées nord et sud du tunnel sont présentés.

## 2.4 Analyse des incidences Natura 2000

La ZSC luxembourgeoise n° LU0001032 « Dudelange - Ginzeberg »<sup>35</sup>, d'une surface de 273 hectares est en partie dans la zone d'étude des milieux naturels (ZEMN). Le dossier indique qu'elle n'est pas dans l'emprise des travaux.

<sup>35</sup> Une carte de localisation du site devra être ajoutée au dossier avec la ZEMN et le projet de l'A31bis.

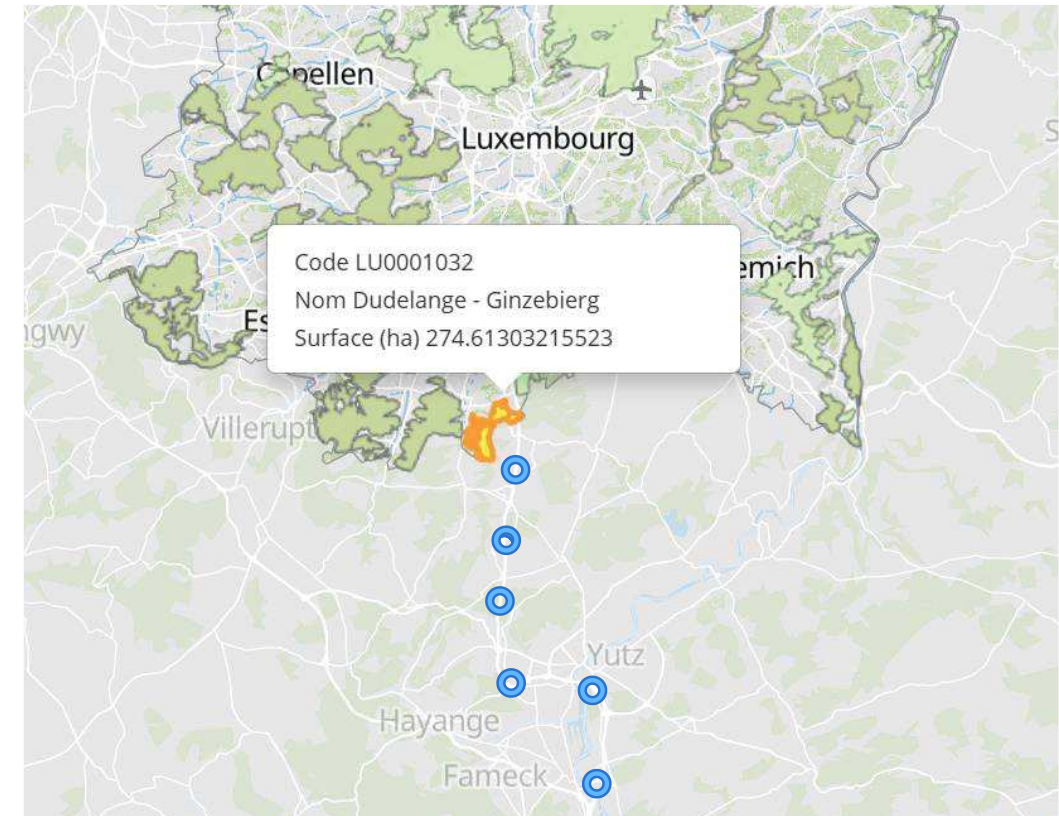


Figure 16 : localisation du site Natura 2000 luxembourgeois. Sous les ronds bleus, l'A31 côté français (source : [https://environnement.public.lu/fr/natur/biodiversite/mesure\\_3\\_zones\\_especes\\_proteges/natura\\_2000.html](https://environnement.public.lu/fr/natur/biodiversite/mesure_3_zones_especes_proteges/natura_2000.html))

Ce site abrite sept habitats de l'annexe 1 (70 % en surface du territoire du site) dont trois prioritaires<sup>36</sup>. Douze espèces d'intérêt communautaire ont conduit à la désignation du site (dix espèces d'oiseaux, une espèce d'invertébré, le Cuivré des marais, une espèce d'amphibien, le Sonneur à ventre jaune). Parmi ces espèces, neuf (huit espèces d'oiseaux et un invertébré) ont été recensées dans l'aire d'étude française : Pic mar, Pic noir, Torcol fourmilier, Pie-grièche écorcheur, Alouette lulu, Milan noir, Milan royal, Bergeronnette printanière et Cuivré des marais. Le dossier présente une évaluation des incidences en fonction de l'aire spécifique autour des sites de reproduction et des domaines vitaux par espèce. Sans expliquer pourquoi, le dossier se limite à l'analyse de trois habitats et de sept espèces (Pic mar, Pie-grièche écorcheur, Alouette lulu, Pic noir, Milan royal, Milan noir, Cuivré des marais). Selon le dossier, les habitats ne seront pas affectés, le site Natura 2000 étant situé en dehors de l'emprise. En revanche, le Pic mar, la Pie-grièche écorcheur, le Pic noir, le Milan royal et le Cuivré connaîtront une incidence faible du fait de la destruction de leurs habitats situés dans l'emprise du projet, d'effarouchement, de perturbation pour l'alimentation et de l'augmentation de la compétition entre individus. Ces incidences ne sont pas quantifiées. Les mesures d'évitement et de réduction préalablement citées conduiront à réduire l'incidence résiduelle à un niveau négligeable. Les incidences cumulées sur ce site Natura 2000 avec l'opération d'aménagement sur place de l'autoroute A3 au Luxembourg ne sont pas documentées.

Une même analyse est conduite pour les sites Natura 2000 plus éloignés et hors ZEMN qui conclut à des effets négligeables après mesures d'évitement et de réduction.

<sup>36</sup> La fiche standard de données ne mentionne que deux habitats prioritaires.

*L'Ae recommande de compléter l'analyse des incidences sur l'ensemble des espèces ayant conduit à la désignation du site Natura 2000 luxembourgeois qui sont présentes dans l'aire d'étude des milieux naturels ainsi que les incidences cumulées sur ce site avec l'aménagement de l'A3 au Luxembourg.*

## **2.5 Analyses spécifiques aux dossiers d'infrastructures de transport**

### **2.5.1 Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation**

L'étude d'impact comprend une analyse du projet au regard des différents plans locaux d'urbanisme concernés mais pas d'analyse du projet sur les dynamiques urbaines.

La mise en place du péage compense quasiment l'ensemble des avantages pour les usagers ce qui limitera les effets de développement de l'attractivité, cependant certains territoires, notamment Fameck, verront leur temps d'accès au Luxembourg sensiblement réduits et donc leur attractivité améliorée.

En l'état, l'étude d'impact n'est pas conforme à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

*L'Ae recommande de procéder à l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.*

### **2.5.2 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité**

L'analyse socio-économique a été réalisée conformément à l'instruction du 16 juin 2014, du ministère chargé des transports<sup>37</sup>.

Dans l'évaluation socio-économique, les valeurs du temps utilisées sont celles des fiches-outils DGITM sauf pour les déplacements transfrontaliers pour lesquels une valeur de 23,5€ issue de l'enquête de préférence détaillée (EPD) 2021, au lieu des valeurs des fiches outils qui seraient de 8,9 ou 12. Les gains de temps estimés sont de 2 273 950 personnes.heures en 2030 et 3 985 800 personnes.heures en 2050. Le montant des péages perçus est estimé à 113M€<sub>2018</sub> HT en 2050, dont 90 M€<sub>2018</sub> HT pour les VL et 23 M€<sub>2018</sub> HT pour les PL. Sur la période 2030-2070, le montant des péages perçus est évalué à 4 250 M€<sub>2018</sub> HT.

Le projet aura aussi selon le dossier un effet sur la sécurité routière évalué sur 2030-2070 à 80 tués et 200 blessés lourds évités.

La valeur actuelle nette (VAN) socio-économique, avec un taux d'actualisation de 4,5 %, est ainsi de 601 M€<sub>2018</sub>, mais avec la valeur usuelle du temps des fiches-outils, 9,4€<sub>2018</sub>/h, elle devient négative à -58 M€<sub>2018</sub>. Le bilan pour les usagers VL est de 13 M€<sub>2018</sub> (et donc vraisemblablement très négatif avec la valeur du temps des fiches-outil, -659 M€<sub>2018</sub> en considérant que toute la différence de VAN

<sup>37</sup> complétée par :

- une note technique de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM, 27 juin 2014). Cette note technique a été mise à jour en août 2019 :
- un ensemble de fiches-outils, publiées sur le site internet du Ministère chargé de la transition écologique, datées du 1<sup>er</sup> octobre 2014 et dont une partie ont été mises à jour successivement le 3 août 2018, le 3 mai 2019 et le 16 juillet 2020.

vient des VL) et pour les usagers PL de -166 M€. Il n'est significativement positif que pour le concessionnaire avec 208 M€<sub>2018</sub> et la puissance publique avec 512 M€<sub>2018</sub>.

### **2.5.3 Évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet**

L'évolution de la consommation de carburants dépend de plusieurs facteurs, dont les kilométrages et les vitesses sur le réseau ainsi que de l'évolution du parc automobile et de sa transition vers l'électrification, et des évolutions futures de consommation unitaire par type de motorisation.

Sur la période 2030-2070, les effets du projet sur la consommation d'énergie sont 60,4 Ml essence, 203,9 Ml gazole, 126 210 t gaz naturel et 2,26 TWh d'électricité.

## **2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets**

Le dossier n'évoque pas les mesures de suivi du projet, de ses incidences, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et de leurs effets. Il ne prévoit pas de mesures correctrices en cas de non atteintes des objectifs fixés aux différentes mesures. Ce dispositif devrait être ébauché au stade de la DUP et précisé lors de la mise à jour de l'étude d'impact en vue de la demande d'autorisation environnementale.

*L'Ae recommande la présentation du dispositif de suivi du projet, tel qu'il peut être envisagé au stade de la DUP.*

## **2.7 Incidences cumulées**

58 projets sont recensés dans le périmètre d'étude au titre des effets cumulés, zones d'activités, parkings automobiles, projets de transport, projets routiers, etc. Ces différents projets sont pris en compte dans le volet socio-économique et la modélisation du trafic et donc les thématiques liées, mais pas sur les autres thématiques telles que celles de l'eau ou de la biodiversité.

## **2.8 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Le dossier comprend la mise en compatibilité des PLU de Zoufftgen, Entringe, Thionville, Terville, Florange, Fameck et Richemont pour permettre la réalisation de l'opération.

Pour chaque commune, le dossier comprend un rapport environnemental synthétique.

Les parties du dossier consacrées aux mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) se limitent aux modifications strictement nécessaires au projet à travers les règlements graphiques et écrits mais sans analyse de l'impact de ces modifications sur l'équilibre de ces PLU, i.e. les projets d'aménagement et de développement durable (PADD), or notamment sur Florange et Fameck, ces incidences seront importantes.

*L'Ae recommande d'analyser les effets du projet sur les PLU, notamment ceux de Fameck et Florange, au-delà de la stricte mise en compatibilité.*

## ***2.9 Résumé non technique***

Le résumé non technique est présenté dans un fascicule séparé. Il reprend les principales caractéristiques du projet dans son ensemble, ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

***L'Ae recommande de compléter le résumé non technique en tenant compte des recommandations du présent avis.***

## 2. Avis sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet rendus par les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés, saisis le 24 octobre 2025 en application de l'article L122-1 du code de l'environnement

## 1. Liste des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés saisis 24 octobre 2025 en application de l'article L122-1 du Code de l'environnement



# MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Direction générale des infrastructures,  
des transports et des mobilités

La Défense, le 23 octobre 2025

Direction des mobilités routières

Sous-direction de l'aménagement du réseau routier  
national

Bureau de l'animation et du pilotage des projets – zone  
nord

**Le Ministre des transports**

à

**La liste des destinataires en pièce jointe**

Affaire suivie par : Rémi PÉTREQUIN

[remi.petrequin@developpement-durable.gouv.fr](mailto:remi.petrequin@developpement-durable.gouv.fr)

**Objet : Saisine des collectivités sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg**

**PJ : Liste des destinataires**

En application des dispositions prévues aux articles [L.122-1 V](#) et [R.122-7 II](#) du code de l'environnement, j'ai l'honneur de vous solliciter préalablement à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier A31bis secteur nord.

Cette procédure a pour but de recueillir l'avis formel des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet sur le dossier, préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand-Est, qui sera soumis à l'enquête publique, en amont du lancement de cette dernière.

Le dossier complet peut être téléchargé à partir des liens et avec le mot de passe suivants :

- liens :
  - corps du dossier : <https://francetransfert.numerique.gouv.fr/download/download-info-public?enclosure=723f25cb-2788-41d9-ab3f-1d3ead2f7d51&lang=fr>
  - annexes : <https://francetransfert.numerique.gouv.fr/download/download-info-public?enclosure=16ac0bcf-35d5-4ee9-990e-2ff788965957&lang=fr>
- mot de passe : 2025\_10\_A31BisSecteurNord\_DossierDUP\_vAE

Je vous prie de bien vouloir transmettre votre avis formalisé, sous format électronique et dans un délai de deux mois suivant la réception de ce courrier, à la sous-direction de la stratégie d'aménagement et de modernisation du réseau routier national :

[ecologie.gouv.fr](http://ecologie.gouv.fr)

Tour Séquoia  
92005 La Défense cedex  
Tél. : 33(0)1 40 81 21 22

- [sam1.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sam1.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr)
- [remi.petrequin@developpement-durable.gouv.fr](mailto:remi.petrequin@developpement-durable.gouv.fr)

Pour le ministre et par délégation,  
la directrice des mobilités routières

Sandrine  
CHINZI  
[sandrine.chinzi](mailto:sandrine.chinzi)

Signature numérique de  
Sandrine CHINZI  
[sandrine.chinzi](mailto:sandrine.chinzi)  
Date : 2025.10.23  
17:22:56 +02'00'

**Copie à :** Monsieur le préfet de la région Grand-Est  
Monsieur le préfet de la Moselle  
Monsieur le directeur de la DREAL Grand-Est  
Messieurs les garants de la CNDP

### Pièce jointe – Liste des destinataires

- Conseil régional du Grand-Est ;
- Conseil départemental de Moselle ;
- Communauté d'agglomération Portes-de-France – Thionville ;
- Communauté d'agglomération du Val-de-Fensch ;
- Communauté de communes de Cattenom et Environs ;
- Communauté de communes de l'Arc mosellan ;
- Communauté de communes Rives-de-Moselle ;
- Syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de Thionville ;
- Syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine ;
- Ville de Mondelange ;
- Ville de Richemont ;
- Ville de Bertrange ;
- Ville de Guénange ;
- Ville d'Uckange ;
- Ville de Fameck ;
- Ville de Florange ;
- Ville d'Illange ;
- Ville de Terville ;
- Ville de Thionville ;
- Ville d'Entringe ;
- Ville de Serémange-Erzange ;
- Ville de Kanfen ;
- Ville de Yutz ;
- Ville de Zoufftgen.

## 2. Avis de la commune de Zoufftgen remis le 5 novembre 2025



Zoufftgen, le 24 juillet 2025

Monsieur Michel PAQUET  
Maire de ZOUFFTGEN

A

Monsieur Pascal BOLOT  
Préfet de la Moselle  
S/C de Monsieur Philippe DESCHAMPS  
Sous-Préfecture de Thionville  
6 rue du Général Castelnau  
BP 30343  
57125 THIONVILLE Cedex

Réf : MP / CB

Objet : L'A31 bis a besoin d'un échangeur à Zoufftgen !

Monsieur le Préfet,

La longue concertation sur le projet d'A31 bis s'achève, et les étapes plus opérationnelles semblent enfin se profiler. Je fais partie des élus qui ont régulièrement exprimé leur soutien à cette infrastructure dont le Nord Moselle a un besoin absolu pour faire face à des flux en constante et exponentielle augmentation.

Dans le contexte d'achèvement de cette concertation, et suite à un échange très constructif que j'ai eu avec M. le Sous-Préfet Philippe Deschamps le 17 juillet 2025, je me permets de vous adresser, ci-joint, une contribution de la Commune de Zoufftgen. Elle porte sur la création d'un échangeur à proximité immédiate de la frontière, aménagement qui me semble indispensable au titre la sécurité et du secours aux personnes, mais aussi au titre de l'amélioration des conditions de circulation sur cet axe autoroutier totalement engorgé. Ces deux thématiques soulèvent des difficultés pour les deux pays, et font l'objet d'échanges réguliers destinés à identifier des remèdes. La prochaine réunion de la CIG abordera ainsi notamment la question de la sécurité civile et du franchissement ponctuel de la frontière.

Je souhaite vivement que cette contribution, qui répond à un véritable besoin de service public, puisse retenir votre attention, et me tiens à votre entière disposition pour vous apporter tous les compléments d'explication qui vous seraient utiles.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'expression de ma parfaite considération.



Le Maire,  
Michel PAQUET.

**Copie pour information à :** Monsieur le Maire de Volmerange-les-Mines et Monsieur le Maire de Dudelange



Projet A31 bis – Secteur Nord

## CONTRIBUTION DE LA COMMUNE DE ZOUFFTGEN Juillet 2025

Depuis 2015, le projet d'A31 bis a fait l'objet d'une concertation continue qui entre aujourd'hui dans une phase d'achèvement durant laquelle il est crucial d'arrêter les principes d'aménagement les plus adaptés aux réalités quotidiennes.

C'est dans ce cadre que je vous adresse cette contribution. Elle fait suite à un échange que j'ai eu le 17 juillet 2025 avec M. Philippe DESCHAMPS, Sous-Préfet de Thionville, qui m'a encouragé à la formaliser par écrit. Elle porte sur le secteur Nord, et plus précisément sur la zone frontière entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg, et sur les enjeux qui s'y jouent avec une intensité de plus en plus forte.

Cette contribution s'inscrit dans un contexte double : celui de la concertation sur l'A31 bis qui s'achève au 31 août 2025, et celui de la prochaine réunion de la CIG, qui aura lieu en septembre 2025 et dont un point sera consacré à la sécurité civile et au franchissement de la frontière.

La proposition porte sur la création d'un échangeur sur l'A31 à la sortie de Zoufftgen. Cette localisation répond au principe généralement appliqué en zone frontalière : l'échangeur est situé sur le ban de la dernière Commune du pays. Au-delà du retour à la règle générale, ce nouvel échangeur permettrait de répondre à deux problématiques majeures qui ne cessent de s'intensifier, et auxquelles les deux pays doivent pouvoir apporter une réponse conjointe, à la fois politique et financière. C'est tout le sens de la CIG, qui permet d'inscrire des projets ambitieux dans une logique de co-développement destinée à apporter des réponses à l'ensemble des besoins exprimés dans les espaces transfrontaliers.

La qualité de vie, la sécurité et la mobilité sont des thèmes phares de cette collaboration et des financements partagés qui en découlent.

### **La sécurité civile, premier enjeu majeur**

Les chiffres, notamment de la DREAL, le démontrent : l'A31 est une zone accidentogène. Les risques ne font qu'augmenter avec l'intensification des flux, l'allongement des durées de trajet, la tension et le stress des automobilistes. Une attention très forte doit donc être accordée à l'accessibilité des services de sécurité civile puisque l'efficacité des secours dépend très largement du critère temps. L'aménagement actuel (8 kilomètres entre l'échangeur de Kanfen et celui de la Croix de Bettembourg) oblige les services de secours (ainsi que les services de l'ordre sur un autre plan) à des détours, et allonge les temps d'intervention. La création d'un nouvel échangeur réduirait les distances à parcourir et les temps d'intervention, et participerait grandement à l'amélioration du service public pour les deux pays.

### **Le second enjeu : les réponses à apporter en matière de congestion routière**

L'A31 est aujourd'hui complètement congestionnée en heures de pointe du matin et du soir entre Thionville et la frontière.

Conséquence : de nombreux travailleurs frontaliers décident chaque jour de quitter l'A31 à hauteur de Kanfen, et les flux se répercutent sur les axes secondaires, qui se retrouvent donc saturés.

Quelques chiffres pour illustrer ce propos :

- plus de 40 000 véhicules traversent le territoire de la CCCE chaque jour, hors réseau autoroutier
- plus de 6 000 véhicules traversent quotidiennement la seule Commune de Zoufftgen, et le chiffre passe à 14 000 pour Volmerange-les-Mines.

Le nouvel échangeur permettrait de soulager l'encombrement du trafic en centre-ville pour Dudelange, Volmerange-les-Mines et Zoufftgen.

**Sujet :** Retour formalisé sur le projet de l'A31 BIS

**De :** > mairie-de-zoufftgen (par Internet) <mairie-de-zoufftgen@wanadoo.fr>

**Date :** 05/11/2025 à 10:58

**Pour :** <remi.petrequin@developpement-durable.gouv.fr>, <sam1.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr>

**À l'attention de la Sous-Direction d'aménagement et de modernisation du réseau routier national.**

Monsieur PÉTREQUIN,

Je fais suite au courrier, daté du 23 octobre dernier, ayant pour objet la « **Saisine des Collectivités sur le dossier d'enquête préalable du projet de l'A31 BIS** ».

Je vous informe que la commune ne s'oppose pas au projet visé en objet.

Toutefois, après avoir étudié le dossier d'enquête préalable, aucun point n'est évoqué sur le projet « d'un échangeur » à proximité immédiate de la frontière sur la Commune de ZOUFFTGEN.

En effet, mon écrit du 24 juillet dernier (voir PJ), adressé à Monsieur le Préfet Pascal BOLOT, souligne la problématique rencontrée des conditions de circulation sur cet axe autoroutier.

Dans ce cadre, je me permets de solliciter à nouveau Monsieur le Préfet afin de prendre en considération ma contribution (voir PJ) et d'envisager la création de cet aménagement qui est indispensable au titre de la sécurité et du secours lors des interventions sur l'A31.

Dans l'attente de vous lire, je vous prie de croire, Monsieur PÉTREQUIN, à l'expression de ma parfaite considération,

Michel PAQUET  
Maire de ZOUFFTGEN

Mairie de ZOUFFTGEN  
Tel : 03 82 83 40 42  
Mail : [mairie-de-zoufftgen@wanadoo.fr](mailto:mairie-de-zoufftgen@wanadoo.fr)

— Pièces jointes : —

Courrier du 24 juillet 25.pdf	64,9 Ko
Contribution de la Commune de Zoufftgen.pdf	88,2 Ko

### 3. Avis de la commune d'Uckange remis le 12 novembre 2025

Page 1/1  
Chaîne d'intégrité du document : CA 3E 5B 81 C8 67 1A 1C 74 BC 5A F2 96 70 56 4D  
Publié le : 18/11/2025  
Par : LEONARDI Gérard, Maire  
Document certifié conforme à l'original  
<http://publiact.fr/documentPublic/606726>

DEPARTEMENT  
MOSELE  
ARRONDISSEMENT  
THIONVILLE

**COMMUNE D'UCKANGE**  
EXTRAIT DU PROCES VERBAL

REPUBLIQUE FRANCAISE



DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

**Séance du 12 novembre 2025**

Sous la présidence de M. LEONARDI, Maire

Effectif légal du conseil municipal : 29  
Nombre de conseillers en exercice : 29  
Nombre de conseillers présents : 20

**Présents / Absents :**

- |                                |                                  |                               |
|--------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| M. LEONARDI Gérard             | M. MEDVES Jean François          | Mme WALDUNG Sylvia            |
| Mme EL AME Christelle          | <del>M. BERTAGNA André</del>     | Mme LEGRAND Pascaline         |
| M. NOURI Mohammed              | Mme SCHWEITZER Josiane           | M. MAISET Guy                 |
| M. BERRET Charles              | Mme STEIN Christiane             | Mme HAFFNER Marie-France      |
| M. BINDA Daniel                | Mme KIRSCH-SOARE Danielle        | <del>M. LAVAUT José</del>     |
| M. NEY Philippe                | M. MAGANDOUX Ludovic             | Mme INGALA Valérie            |
| Mme ZERAD Nadia                | Mme HEZOUL Noria                 | <del>M. SRIDI Smail</del>     |
| Mme TOSCANO Sabrina            | M. WEISER Florian                | <del>M. LOUGASSI Sillon</del> |
| <del>Mme JONGLEUX Muriel</del> | <del>M. BERADAI Charef</del>     | Mme AHMZAQUI Layla            |
| <del>Mme GENEOLI Julie</del>   | <del>M. BOURZAK DALI Wakil</del> |                               |

**Absents excusés avec procuration :** M. BERTAGNA à M. LEONARDI

**Absents excusés :** M. LAVAUT, M. LOUGASSI, M. SRIDI

**Absents :** Mme JONGLEUX, M. BERADAI, Mme AHMZAQUI, Mme GENEOLI, M. BOURZAK DALI

**Numéro : 6**

**Objet :** Urbanisme - Avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis

**Rapporteur :** M. le Maire

**EXPOSE DES MOTIFS**

En application des dispositions prévues aux articles L.122-1 V et R.122-7 II du code de l'environnement, la commune est saisie afin d'émettre un avis en amont de l'organisation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier A31bis secteur nord. Cette procédure a pour but de recueillir l'avis formel des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet sur le dossier qui sera soumis à l'enquête publique, en amont du lancement de cette dernière. Le dossier complet peut être communiqué sur demande au secrétariat général.

**PROPOSITION**


Il est donc proposé à l'Assemblée Municipale de bien vouloir :

**Emettre** un avis favorable sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg.

**Autoriser** Monsieur le Maire à signer tous les documents en lien avec cette décision.

**DELIBERATION**

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, accepte à l'unanimité la proposition ci-dessus.

  
Le Maire d'UCKANGE  
  
Gérard LEONARDI

Pour copie certifiée conforme  
Uckange, le 13 novembre 2025

Accusé de réception en préfecture  
057-215706839-20251118-DCM6-DE  
Date de réception préfecture : 18/11/2025

#### 4. Avis du syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de Thionville (SCoTAT) remis le 1<sup>er</sup> décembre 2025

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU COMITE SYNDICAL DU SYNDICAT MIXTE  
POUR LE SCHÉMA DE COHERENCE TERRITORIALE  
DE L'AGGLOMERATION THIONVILLOISE (SCOTAT)**

Séance du Lundi 1<sup>er</sup> décembre 2025 - 18h00

2025-011

Sous la présidence de M. Roger SCHREIBER

M. Roland BALCERZAK, M. Jean-Paul DOR, M. Marc FERRERO, Mme Clémence POUGET,  
M. Arnaud SPET

**Vice-Présidents,**

M. Jean-Jacques BOURSON, M. Jérôme DEVELLE, M. Pierre KOWALCZYK,  
M. Maurice LORENTZ,

**Assesseurs,**

M. René ANDRE, M. Denis CENTOMO, M. Michel HERGAT, M. Serge JURCZAK,  
M. Marc LUCCHINI, Mme Sylvie SCHUTZ, M. Pierre TACCONI, M. Pierre ZENNER

**Délégués,**

**Ont donné procuration pour cette séance :**

Mme Marie-Laurence HERFELD à Mme Clémence POUGET  
M. Bernard VEINNANT à M. Marc LUCCHINI  
M. Bernard ZENNER à M. Maurice LORENTZ,  
M. Patrick RISSER à M. Jean-Jacques BOURSON

**Etaient excusés :**

M. Fabrice CERBAI, M. Jérémie BARILLARO, M. Claude BOCEK, M. Jean-Marie COLIN,  
Mme Isabelle CORNETTE, M. Armel CHABANE, M. Gilles DESTREMONT, M. Rémy DICK,  
Mme Angèle KASPAR-COTRUPI, M. Jean-François MEDVES, M. Patrick PERON,  
M. Alain PIERROT, M. Olivier POSTAL,

**Assistaient en outre :**

M. Thierry CARRE – Directeur général SCOTAT  
Mme Sonia BREH – Assistante administrative du SCOTAT

Accusé de réception en préfecture  
057-200022010-20251204-2025-011-DE  
Date de télétransmission : 04/12/2025  
Date de réception préfecture : 04/12/2025

Les délégués présents ont signé au registre des délibérations  
Les délibérations concernant les points examinés lors de cette séance ont été publiées 01/12/2025, les autres conditions  
éventuellement nécessaires au caractère exécutoire de ces actes étant conformes aux dispositions législatives en vigueur  
(Loi Municipale du 06 juin 1895 et Lois des 2 mars et 22 juillet 1982).

**Point 1 : Avis à donner sur le projet A31Bis Secteur Nord**

Dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet, à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme et au classement des voies le syndicat mixte du Scot de l'Agglomération Thionvilloise a été saisi par les services de l'Etat afin de prononcer son avis.

En application de la décision ministérielle du 12 février 2016, l'Etat a inscrit ce projet dans l'hypothèse d'une mise en concession. L'objectif de l'Etat est donc d'obtenir une Déclaration d'Utilité Publique afin de désigner, après appel d'offre, un opérateur privé chargé de financer et de réaliser les travaux par la voie de la concession.

L'Etat a développé ce projet dans le cadre d'une stratégie globale partagée avec l'Etat luxembourgeois et la Région Grand Est afin de planifier une amélioration globale des déplacements transfrontaliers.

A ce titre un dossier technique complet a été transmis reprenant l'ensemble des études préalables et détaillant les choix opérés notamment pour ce qui concerne le contournement ouest de Thionville (Plan n°1).

L'enquête publique constituera la conclusion de phases d'études et de procédures administratives (Document n°2).

Les options techniques retenues dans les phases préalables prévoient notamment :

- L'élargissement de l'A30 en 2\*3 voies entre Richemont et le secteur Ste Agathe
- La création d'une nouvelle section autoroutière à 2\*2 voies (contournement ouest de Thionville) qui traversera Florange en tunnel profond et rejoindra le point d'échange 42 « Etoile », en tracé neuf soit environ 7km,
- L'élargissement en 2fois trois voies sur environ 12km, avec l'ajout d'une voie réservée aux transports en communs, sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence, au nord de Thionville du point d'échange 43-Thionville Elange, jusqu'à la frontière luxembourgeoise

Ces aménagements en secteur Nord de l'A31 seront accompagnés également de travaux auxiliaires : modification des échangeurs, modifications d'ouvrages de franchissements, réhabilitation des Aires d'Entrée et Porte de France, mise en place d'ouvrages de protection acoustique, compensations environnementales, ouvrages destinés aux continuités écologiques, transparence hydraulique et assainissement, création d'aires de covoiturage.

Le dossier technique fourni par l'Etat détaille l'ensemble de ces aménagements et évalue leur impact environnemental.

Sur le plan urbanistique, le dossier prévoit la mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme des communes de Fameck, Florange, Terville Thionville, Entringe et Zoufftgen.

Dans le projet de Scot de l'agglomération thionvilloise, ce projet d'envergure nationale, est soutenu, en accord avec les collectivités locales et sous réserve que soit intégralement compensé l'éventuel impact foncier du projet sur les emprises aménagées telles que le secteur Ste Agathe sur Florange et Fameck.

*Le Comité syndical intègre bien que le projet de l'A31 bis constitue un Projet d'envergure nationale et n'affecte pas l'enveloppe foncière de 406ha attribuée par la Région.*

*Par ailleurs, le Scotat prend acte que la consommation de terrain liée à la relocalisation éventuelle des entreprises impactées par le tracé de l'A31 bis, notamment sur la commune de Florange, sera compensée compte tenu du caractère de l'opération considérée comme d'envergure nationale et européenne et que ladite consommation foncière ne viendra pas en déduction de l'enveloppe dédiée au développement économique affectée au territoire.*

*Le comité syndical émet un avis favorable avec 16 votes « pour », 1 vote « contre » et une abstention.*

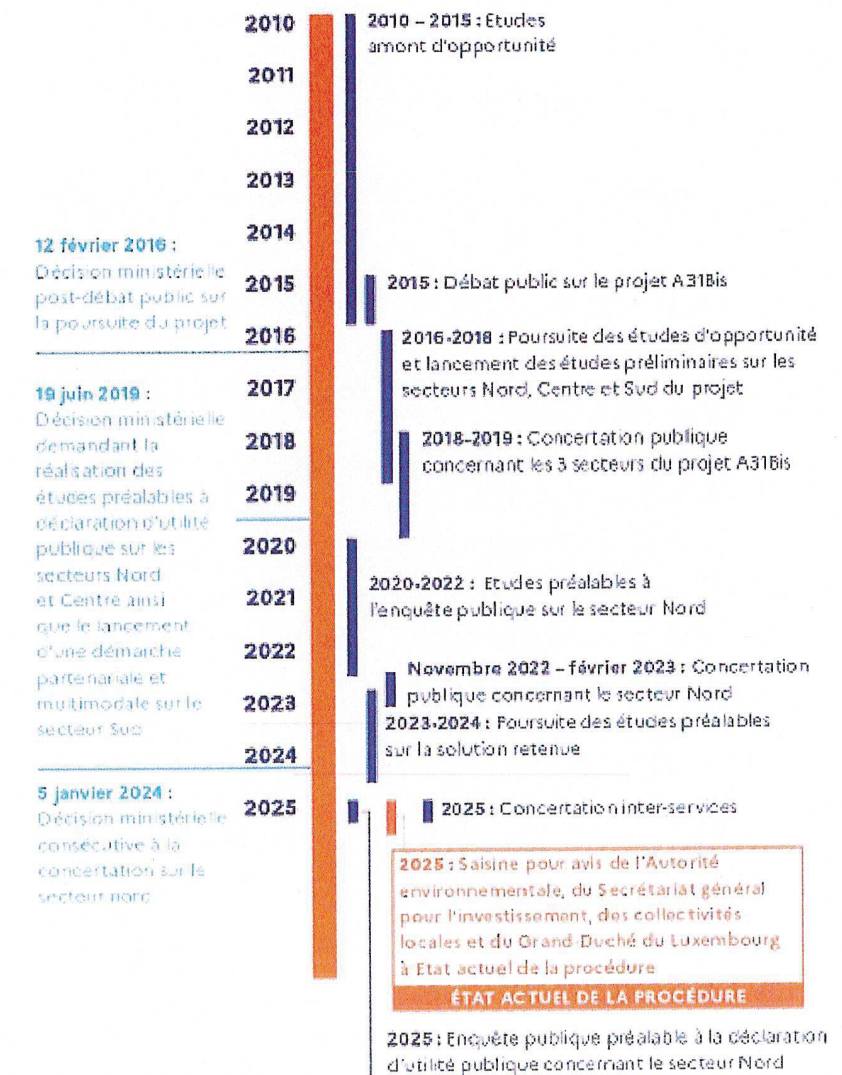
Pour extrait conforme,

Thionville le 1<sup>er</sup> décembre 2025  
Le Président – Roger SCHREIBER





## 2. Insertion de l'enquête publique dans les phases d'études et les procédures administratives



### PROCHAINES ÉTAPES

- Déclaration d'utilité publique pour le Secteur Nord
- Dossier des engagements de l'Etat
- Désignation d'un concessionnaire chargé de terminer les études, de réaliser l'enquête parcellaire et les acquisitions foncières, de solliciter les diverses autorisations et de réaliser les travaux

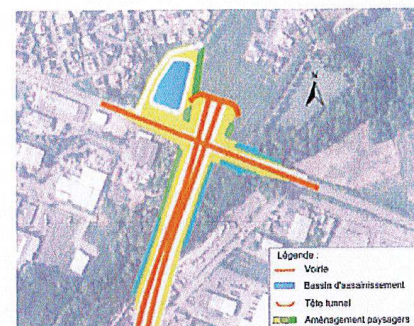
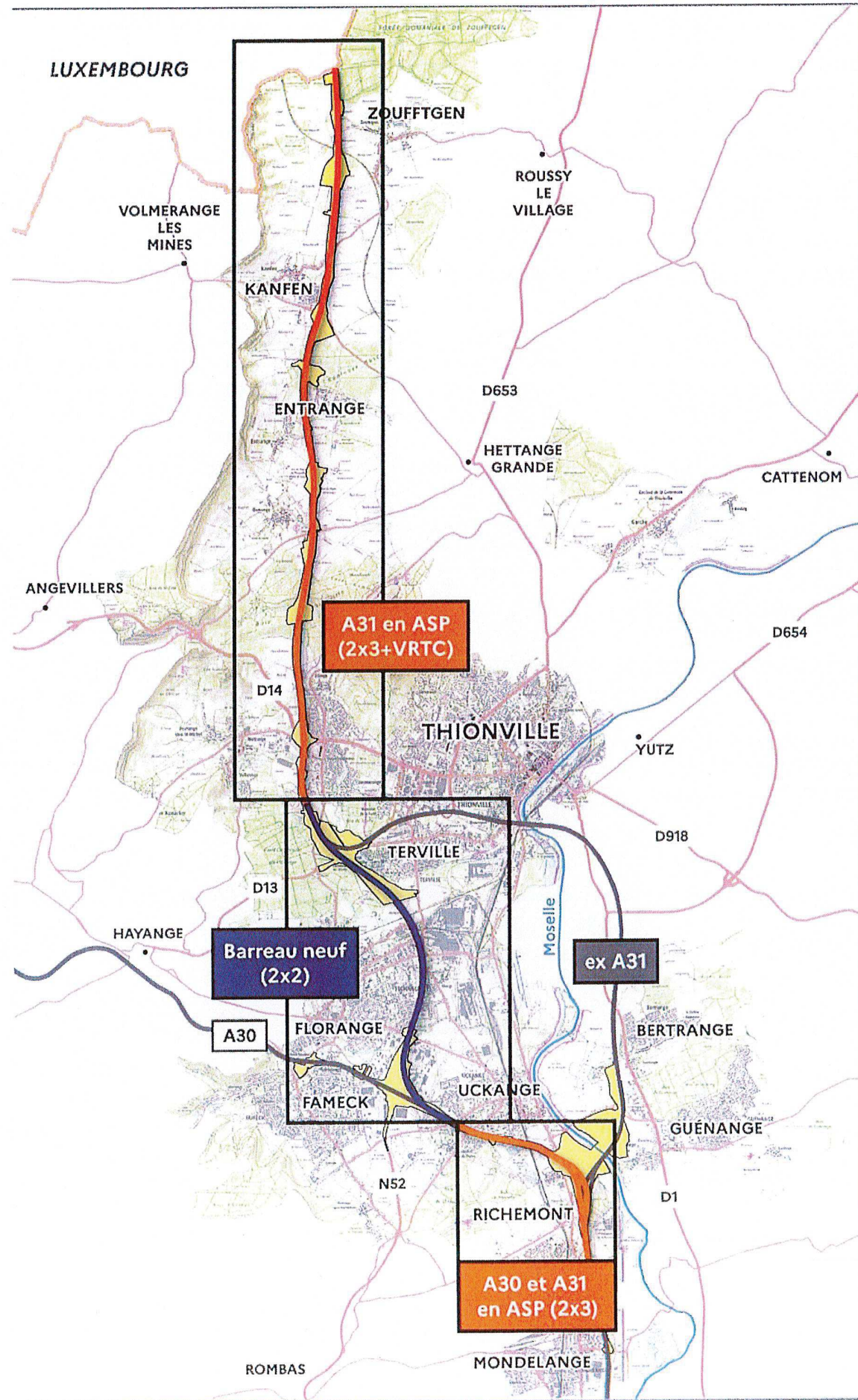


Figure 23 - Schéma d'intention paysagère de la section souterraine - Tête sud



Figure 24 - Vue entrée section souterraine - Tête sud depuis Fameck

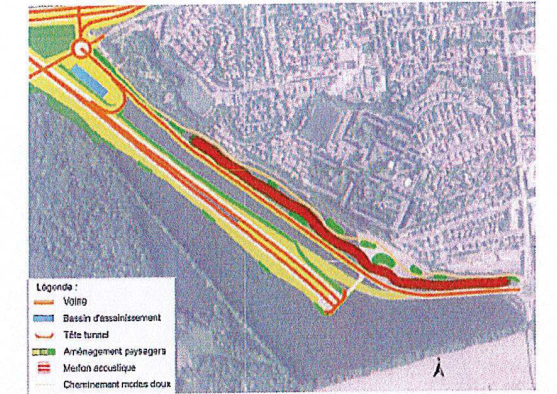


Figure 25 - Schéma d'intention paysagère de la section souterraine - Tête nord



Figure 26 - Vue entrée section souterraine - Tête nord depuis Luxembourg



Figure 27 Vue entrée n°2 section souterraine - Tête nord depuis Luxembourg

## 5. Avis de la communauté de communes de l'Arc Mosellan (CCAM) remis le 3 décembre 2025

Monsieur Philippe TABAROT  
Ministre des Transports  
Hôtel de Roquelaure  
246 Boulevard Saint-Germain  
75007 PARIS

BUDING, le 03 décembre 2025

Monsieur le Ministre,

REF. :  
AS/CS n°2025s944

Je fais suite à votre saisine du 23 octobre 2025 concernant le projet d'A31bis et vous prie de bien vouloir trouver ci-joint copie de la délibération favorable sans réserve, prise par la Communauté de Communes de l'Arc Mosellan le 02/12/25.

**OBJET :**  
Saisine des collectivités sur le dossier d'enquête préalable à la DUP du projet A31bis secteur Nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché de Luxembourg

J'ai bien compris que vos services allaient engager l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique à l'issue du renouvellement municipal et je vous en remercie. Cette infrastructure est largement attendue par nos populations et devient urgente au regard des conditions de trafic actuel et de leur impact sur les habitants.

En complément de cette délibération, je tiens à vous faire part de 3 propositions importantes, à savoir :

- La nécessité d'inscrire cette infrastructure dans les équipements routiers déjà existants afin de conforter la fluidité des trafics. A ce titre, la jonction A31-A30 au niveau du pont de Richemont devra faire l'objet rapidement d'une attention particulière,
- L'importance d'assurer l'extension ou la relocalisation sur Florange des entreprises déjà installées qui pourraient être impactées par la réalisation de ce projet. A cet effet, le foncier nécessaire devra être imputé au titre des Projets d'Envergure Nationale et Européenne,
- L'engagement d'une réflexion qui permettrait aux Collectivités d'être associées à la société concessionnaire en vue de pouvoir bénéficier des résultats d'exploitation.

**COPIE :**  
- M. Armel CHABANE,  
Président CCB3F

Vous souhaitant bonne réception de cette délibération et sachant pouvoir compter sur votre soutien, je vous prie d'agrée, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

- M. Michel PAQUET,  
Président CCCE

Arnaud SPET  
Président de la Communauté de Communes de l'Arc Mosellan



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU  
CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE L'ARC MOSELLAN**

**SEANCE DU 02 DECEMBRE 2025**

Date de la convocation	26 novembre 2025	Délégués communautaires en exercice :	<b>51</b>
Date d'affichage	09 décembre 2025	Délégués communautaires présents :	<b>39</b>
Date de publication	Cf. tampon en haut à droite	Nombre de votes :	<b>46</b>

Président : Arnaud SPET  
Secrétaire de séance : Patrick BERVEILLER

L'an deux mille vingt-cinq, le deux décembre à dix-huit heures, les Délégués Communautaires désignés par les Conseils Municipaux des Communes constitutives de la Communauté de Communes de l'Arc Mosellan se sont réunis, dûment convoqués par lettre du vingt-six novembre deux mille vingt-cinq, sous la présidence de M. Arnaud SPET à Buding dans le restaurant du Moulin.

**ETAIENT PRESENTS :**

Commune	Délégué titulaire	Délégué suppléant	Commune	Délégués titulaires	
ABONCOURT	L. MERESSE <input checked="" type="checkbox"/>	Y. EVRARD <input type="checkbox"/>	BERTRANGE	J.-L. PERRIN <input type="checkbox"/>	S. MATUSZEWSKI <input type="checkbox"/>
BETTELAINVILLE	B. DIOU <input checked="" type="checkbox"/>	A. TRUFFERT-LELEUX <input type="checkbox"/>		M. GHIBAUDO <input checked="" type="checkbox"/>	M. ZIEGLER <input checked="" type="checkbox"/>
BUDING	A. GUTSCHMIDT <input checked="" type="checkbox"/>	A. OUCHENE <input type="checkbox"/>	BOUSSE	P. KOWALCZYK <input checked="" type="checkbox"/>	M. LAURENT <input checked="" type="checkbox"/>
BUDING	N. GUERDER <input checked="" type="checkbox"/>	J.-J. HERGAT <input type="checkbox"/>		S. ERNST <input type="checkbox"/>	A. MYOTTE-DUQUET <input checked="" type="checkbox"/>
ELZANGE	P. HANRION <input checked="" type="checkbox"/>	M. TESSARI <input type="checkbox"/>	DISTROFF	M. TURQUIA <input checked="" type="checkbox"/>	C. NADE <input checked="" type="checkbox"/>
HOMBOURG-B.	D. HILBERT <input checked="" type="checkbox"/>	I. BLANC <input type="checkbox"/>		P. TACCONI <input checked="" type="checkbox"/>	M.-R. CINTAS <input type="checkbox"/>
INGLANGE	L. MADELAINE <input type="checkbox"/>	P. KLEIN <input type="checkbox"/>		E. BALLAND <input checked="" type="checkbox"/>	P. FRASCHINI <input checked="" type="checkbox"/>
KEDANGE / C.	J. HAENSLER <input checked="" type="checkbox"/>	Ch. KLEIN <input type="checkbox"/>	GUENANGE	M. BONAN <input checked="" type="checkbox"/>	I. NOIROT <input type="checkbox"/>
KEMPLICH	P. BERVEILLER <input checked="" type="checkbox"/>	M. MENÉGOZ <input type="checkbox"/>		M. BERLOTTI <input type="checkbox"/>	D. SIEGWARTH <input checked="" type="checkbox"/>
KLANG	A. PIERRAT <input checked="" type="checkbox"/>	D. IACUZZO <input type="checkbox"/>		V. BROSSARD <input type="checkbox"/>	Y. WACHOWIAK <input type="checkbox"/>
LUTTANGE	P.-A. BAUER <input checked="" type="checkbox"/>	M. DANIS <input type="checkbox"/>		D. CARRE <input checked="" type="checkbox"/>	
MALLING	M.-R. LUZERNE <input checked="" type="checkbox"/>	R. BAYARD <input type="checkbox"/>	KOENIGSMACKER	P. ZENNER <input checked="" type="checkbox"/>	A. SPET <input checked="" type="checkbox"/>
METZERESCHE	J. LARCHE <input checked="" type="checkbox"/>	M. REDLINGER <input type="checkbox"/>		N. VAZ <input type="checkbox"/>	
MONNEREN	P. SCHNEIDER <input type="checkbox"/>	J.-C. WOEFFLER <input type="checkbox"/>	METZERVISSE	P. HEINE <input type="checkbox"/>	B. HEINE <input checked="" type="checkbox"/>
LOUDRENE	B. GUIRKINGER <input checked="" type="checkbox"/>	J.-M. PEULTIER <input type="checkbox"/>		S. BRENYK <input type="checkbox"/>	
STUCKANGE	O. SEGURA <input checked="" type="checkbox"/>	C. ANTOINE <input type="checkbox"/>	RURANGE-L.-TH.	P. ROSAIRE <input checked="" type="checkbox"/>	G. ROCHE <input checked="" type="checkbox"/>
VALMESTROFF	J. ZORDAN <input checked="" type="checkbox"/>	M.-J. DORT <input type="checkbox"/>		C. MOUREY <input type="checkbox"/>	
VECKRING	P. JOST <input checked="" type="checkbox"/>	A. KUNEGEL <input type="checkbox"/>	VOLSTROFF	J.-M. MAGARD <input checked="" type="checkbox"/>	I. CORNETTE <input checked="" type="checkbox"/>
				F. DROUIN <input checked="" type="checkbox"/>	

**ABSENCES ET POUVOIRS :**

Délégué titulaire absent	Absence excusée	Pouvoir le cas échéant à	Délégué titulaire absent	Absence excusée	Pouvoir le cas échéant à
J.-L. PERRIN	<input checked="" type="checkbox"/>	O. SEGURA			
V. BROSSARD	<input checked="" type="checkbox"/>	E. BALLAND			
I. NOIROT	<input checked="" type="checkbox"/>	D. CARRE			
Y. WACHOWIAK	<input checked="" type="checkbox"/>	P. TACCONI			
L. MADELAINE	<input checked="" type="checkbox"/>	P. HANRION			
N. VAZ	<input checked="" type="checkbox"/>	P. ZENNER			
S. BRENYK	<input checked="" type="checkbox"/>	P. HEINE			

**OBJET DE LA DELIBERATION :** AVIS SUR LE PROJET D'A31 BIS / SECTEUR NORD : Expression de la Communauté de Communes de l'Arc Mosellan

REFERENCE - NUMERO : N° D20251202arc129

DOCUMENT(S) ANNEXE(S) :

RESULTAT DU VOTE : Adoption par 45 voix POUR et 1 voix CONTRE

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le Tribunal Administratif de Strasbourg dans un délai de deux mois à compter de sa publication.



## MOBILITE - Enquête publique secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg

Par courrier en date du 23 octobre 2025, le ministre des Transports a saisi pour avis, sous deux mois, les collectivités locales concernées dont la communauté de communes de l'Arc Mosellan.

Lors du comité de pilotage du 28 novembre 2025, présidé par monsieur le préfet du Département de la Moselle, réunissant élus, collectifs et associations, le calendrier des prochaines étapes de procédure et de consultation jusqu'à l'enquête publique a été présenté.

Depuis près de 30 ans, élus, riverains et techniciens débattent et travaillent sur ce projet qui prend une acuité particulière sur sa section nord.

Considérant les éléments contenus dans ce dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'A31bis secteur Nord, la Communauté de communes de l'Arc Mosellan

### I. Concernant les enjeux du projet d'A31bis et le secteur Nord

La CCAM se félicite, d'une part, de la prise en compte des éléments de la motion de 2023. Ce projet d'autoroute a fait l'objet de procédures, de débats publics nombreux et nourris depuis plus de 30 ans.

En effet, dès les années 1990, le projet d'A32 a émergé et a fait l'objet d'un débat public en 1992. Abandonné en 2010, l'Etat a travaillé à l'émergence d'un nouveau projet dénommé A31bis dont l'objectif est de répondre aux enjeux de congestion de l'A31 tout en privilégiant les aménagements sur place plutôt qu'un trajet neuf.

Le 3 décembre 2014, la commission nationale du débat public a décidé que le projet ferait l'objet d'un débat considérant l'intérêt national et international du projet et de ses impacts socio-économiques sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire dans un secteur fortement urbanisé. Le projet A31bis a ainsi fait l'objet d'un débat public du 15 avril au 30 septembre 2015. La décision ministérielle du 12 février 2016 a pris le parti de poursuivre le projet et prolonger les études.

Du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019, le projet A31bis a fait l'objet d'une concertation publique dont le bilan a été publié en juin 2019 par l'Etat.

Sur le secteur nord, la commande ministérielle issue de cette concertation a prescrit le lancement des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique de Richemont à la frontière luxembourgeoise, avec une réalisation dans les meilleurs délais possibles, confirmant ainsi l'intérêt de ce projet.

Le projet proposé répond à des enjeux réels en termes de mobilité, rendant cette infrastructure essentielle pour les territoires concernés.

#### ❖ L'A31bis comme réponse urgente à la saturation actuelle de l'A31

Le trafic actuel dépasse les 100 000 véhicules/jour sur certaines sections, faisant de l'A31 l'autoroute la plus chargée d'Europe avec une moyenne de 8 à 12 000 poids lourds par jour pour de réels enjeux de sécurité pour les usagers.

Des embouteillages quotidiens sont observés aux heures de pointe, au niveau des échangeurs de la traversée de Thionville ou à proximité de la frontière luxembourgeoise.

Cette situation amène les travailleurs transfrontaliers à utiliser les routes départementales, voire communales non adaptées, accroissant la dangerosité. Alors que la circulation globale a augmenté de 30% en 20 ans, les prévisions annoncent un fort accroissement des travailleurs transfrontaliers : 136 000 en 2030. Il y aurait plus de 100 000 frontaliers résidant dans le Nord Lorrain en 2030. Si les travailleurs transfrontaliers sont fortement impactés dans leur vie professionnelle.

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le Tribunal Administratif de Strasbourg dans un délai de deux mois à compter de sa publication.*

(augmentation des burn out...) les populations locales sont également en souffrance.

#### ❖ L'A31bis comme élément majeur d'une politique de mobilité multimodale au service de l'aménagement des territoires.

D'importants projets sont menés pour améliorer et augmenter la capacité des transports collectifs et pour développer le fret ferroviaire et fluvial.

La région Grand-Est s'est ainsi engagée fortement à développer l'axe ferroviaire entre Metz et le Grand-Duché du Luxembourg, développant notamment un Service Express Régional Métropolitain inscrit au CPER 2023-2027. 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 des 9 000 et 11 000 aujourd'hui, soit un doublement de l'offre.

La France et le Luxembourg se sont engagés dans le développement d'infrastructures de mobilité par un financement partagé.

Plusieurs solutions visant à améliorer la mobilité sont par ailleurs développées par les collectivités dans les territoires : lignes de bus transfrontalières, développement de P+R, création d'une troisième voie dédiée au transport collectif sur trois itinéraires de route départementale, notamment entre Hettange-Grande et Frisange, développement du covoiturage, développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service, notamment de Thionville à Esch sur Alzette, développement des mobilités alternatives avec la mise en place de voies dédiées au mode doux de déplacement, voire d'autoroute à vélo.

Ces différents projets confirment la nécessité de choisir un tracé facilitant l'accès aux friches industrielles et permettant ainsi leur valorisation et leur ouverture à des projets économiques.

Le télétravail est depuis la crise Covid devenu un moyen de réduire les flux de circulation et a été autorisé plus largement passant de 27 à 29 jours puis de 29 à 34 jours.

D'autres projets ferroviaires sont également soutenus afin d'obtenir la réactivation des lignes secondaires telles que les lignes Thionville-Bouzonville-Forbach, Thionville-Trèves, Thionville-Bouzonville, sous l'impulsion du département de la Moselle et la ligne Fontoy-Thionville.

En agissant ainsi, les collectivités locales entrent pleinement dans le troisième millénaire d'une mobilité décarbonée. Si les collectivités assument entièrement leurs responsabilités face à la question de mobilité, il importe que l'Etat français continue à prendre les siennes, comme l'Etat luxembourgeois a pris les siennes.

Face à ces éléments, rappelant le fondement du projet d'A31bis sur le secteur nord, Le Conseil Communautaire est prié de bien vouloir en délibérer et, en cas d'accord, décide :

- **DE REAFFIRMER** son soutien à la réalisation rapide de l'A31bis.
- **DE RAPPELER** que ce projet est attendu depuis plus de 30 ans par les populations de la Lorraine et du BENELUX.
- **DE RAPPELER** également que le gouvernement luxembourgeois a entrepris de nombreux et nouveaux travaux d'infrastructures.
- **D'INSISTER** sur un point essentiel, l'attractivité des territoires transfrontaliers passe par des infrastructures pensées à l'échelle européenne.
- **D'AFFIRMER** l'importance de créer une infrastructure répondant aux enjeux de mobilité sur l'ensemble des territoires concernés.
- **D'AFFIRMER** la nécessité de prioriser l'A31 bis secteur Nord Mosellan dans la mesure où l'A31, du fait de son engorgement croissant :
  - ne répond plus à sa fonction de continuité autoroutière, utile tant en termes de proximité qu'en termes de grand transit sur un euro-corridor Nord-Sud
  - ne peut plus jouer la complémentarité multimodale avec les modes de transport fluvial, aéroportuaire et routiers.

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le Tribunal Administratif de Strasbourg dans un délai de deux mois à compter de sa publication.*

## II. Concernant le choix du fuseau en tunnel F4

La CCAM rappelle également et se félicite de la décision ministérielle consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, relative au projet d'aménagement routier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise, retenue pour la variante en tunnel du fuseau F4.

La CCAM avait retenu ce choix pour les raisons suivantes :

- **Des meilleurs enjeux de durabilité et de cohérence multimodale.** Le projet s'inscrit dans une stratégie multimodale franco-luxembourgeoise avec la coordination entre le SERM Lorraine-Luxembourg inscrit au CPER 2023-2027 et le plan national de mobilité 2035 du Luxembourg. Il se fait en complémentarité avec les voies réservées aux transports en commun et covoiturage et est intégré dans le SRADDET de la région Grand Est et la loi Climat et Résilience (ZAN).
- **Un moindre impact environnemental global,** avec une réduction de 40% de la surface d'espace naturel affectée par rapport aux autres variantes, notamment F2, F3, une traversée souterraine de Florange de l'ordre de 2,6 km en tunnel profond, limitant les atteintes à la biodiversité et aux riverains, une plus grande préservation des zones humides et boisements de Bétange et du parc du château inscrit aux Monuments Historiques, une réduction du morcellement des habitats naturels.
- **Une meilleure insertion urbaine et paysagère** grâce à une moindre artificialisation du sol agricole, au maintien des corridors écologiques entre les vallées de la Moselle et les zones forestières.
- **L'amélioration notable de la qualité de vie sur l'ensemble du territoire du thionvillois** avec la suppression du trafic de transit de poids lourd dans la traversée urbaine, la réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique dans les quartiers sud et centre.
- **Un impact meilleur en matière de biodiversité et de milieux naturels.** Le projet traverse un territoire riche en zones naturelles, boisements, prairies humides, vallées de la Fensch et de la Moselle. Le tracé F4 avec son tunnel évite les principaux réservoirs de biodiversité identifiés dans le schéma régional de cohérence écologique. Des ouvrages de continuité écologique sont prévus (Passage à faune, trame verte et bleue reconnectée). Des mesures compensatoires restaureront les milieux dégradés, notamment via des replantations et la reconstitution des zones humides.
- **Une plus grande préservation des ressources en eau et des milieux aquatiques et une meilleure exploitation de la ressource en eau.** Les eaux pluviales seront collectées, traitées et restituées par des bassins de décantation et filtres à sédiments. Les ouvrages et franchissement (Ruisseaux et fossés) assureront la transparence hydraulique et limiteront le risque d'inondation. L'ensemble est conforme à la loi sur l'eau.
- **Un impact moindre en matière de bruit et de qualité de l'air.** Les nuisances sonores seront réduites à Thionville et Terville grâce au report du trafic de transit sur le contournement, seront privilégiés l'installation de protections acoustiques, écrans et merlons et d'un revêtement à faible bruit sur les sections élargies. La diminution des concentrations de NO2 et particules fines en zone urbaine sera recherchée. Une modélisation air et bruit intégrée à l'étude d'impact, évaluera ses effets sur un rayon de 500 mètres autour des emprises.
- **Un impact moindre en matière de sol, paysage et patrimoine.** Le tunnel profond réduit les atteintes visuelles et préserve les paysages du plateau de Florange et du parc de Bétange. Un plan de replantation et de réintégration paysagère est prévu sur 40 hectares (Talus, zones de compensation et bocagères). Un suivi archéologique sera mis en place et une protection des monuments historiques. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a mis en œuvre une séquence ERC (Éviter-Réduire-Compenser) qui fera l'objet d'un suivi.

Au regard de ces éléments, le Conseil Communautaire est prié de bien vouloir en délibérer et, en cas d'accord, décide :

- **DE REAFFIRMER** l'importance de créer une infrastructure répondant aux enjeux de

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le Tribunal Administratif de Strasbourg dans un délai de deux mois à compter de sa publication.*

mobilité sur l'ensemble des territoires concernés :

- **DE REAFFIRMER** la nécessité de prioriser l'A31bis secteur nord Mosellan ,
- **D'EMETTRE UN AVIS FAVORABLE** à la réalisation dans les meilleurs délais du barreau Nord concédé tel que défini dans la décision ministérielle du 05 janvier 2024 d'un aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise reposant sur la variante en tunnel du fuseau F4.

POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME  
A BUDING, LE 03 DECEMBRE 2025

LE PRÉSIDENT,  
Arnaud SPET



*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le Tribunal Administratif de Strasbourg dans un délai de deux mois à compter de sa publication.*

## 6. Avis de la communauté de communes Rives de Moselle (CCRM) remis le 3 décembre 2025

**NOMBRE DE MEMBRES**

EN EXERCICE : 11

PRESENTS : 9

VOTANTS : 9

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DES DÉCISIONS DU BUREAU COMMUNAUTAIRE

SEANCE DU 3 DECEMBRE 2025

Sous la présidence de Monsieur Julien FREYBURGER

**PRESENTS :** M. FREYBURGER, Mme ROMILLY, M. SADOCCO, M. ABATE, Mme LAPOIRIE, M. JACQUES, M. OCTAVE, M. HOZE, M. QUEUNIEZ.

**ABSENTS EXCUSES :** Mme MELON et M. WAGNER,

Date d'envoi de la convocation : 26 novembre 2025

**POINT 05 : PROJET A31BIS – SECTEUR NORD – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU RICHEMONT - AVIS CONJOINT RIVES DE MOSELLE ET COMMUNE DE RICHEMONT**

**RAPPORT**

La commune de Richemont et la Communauté de Communes Rives de Moselle, en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), ont été saisies pour avis au titre des articles L.122-1 V et R.122-7 II du code de l'environnement, dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis – secteur Nord, incluant la mise en compatibilité du PLU de Richemont.

La commune de Richemont et Rives de Moselle rappellent l'importance stratégique du projet A31bis pour le sillon lorrain, la sécurité des déplacements quotidiens, la continuité des échanges transfrontaliers et l'amélioration du fonctionnement de l'échangeur A30/A31 situé à Richemont.

La commune de Richemont prend acte de la nécessité de :

- adapter le plan de zonage du PLU afin de permettre le réaménagement de l'échangeur A30/A31 ;
- modifier le règlement de zone Np pour autoriser des interventions sous condition dans une zone humide prioritaire identifiée par le SAGE du Bassin Ferrifère.

Toutefois, elle formule les demandes suivantes :

- garantir la préservation du cadre de vie des riverains, notamment en matière de bruit, de qualité de l'air et de nuisances en phase chantier ;
- s'assurer que les projets d'exploitation de gravières en zones Ng et Nga ne seront pas remis en question ;
- s'assurer du caractère strictement proportionné de la suppression des éléments paysagers protégés
- assurer une restitution écologique des milieux naturels impactés et la pleine compensation des pertes de fonctionnalité des zones humides.

Rives de Moselle, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, prend acte des adaptations nécessaires du PLU de Richemont pour permettre le réaménagement de l'échangeur A30/A31 dans le cadre du projet A31bis.

Envoyé en préfecture le 15/12/2025

Reçu en préfecture le 15/12/2025

Publié le

ID : 057-200039949-20251203-2025121506-DE

DECISIONS DU BUREAU S<sup>2</sup>LO

Elle relève également que le projet s'inscrit dans un corridor structurant au bénéfice des déplacements quotidiens sur le sillon lorrain, dès lors qu'il demeure cohérent avec les orientations du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) de Rives de Moselle adopté en juin 2024, notamment en matière de coordination intermodale et de circulation des transports collectifs.

Envoyé en préfecture le 15/12/2025

Reçu en préfecture le 15/12/2025

Publié le

ID : 057-200039949-20251203-2025121506-DE

DECISIONS DU BUREAU S<sup>2</sup>LO

**DECISION**

Après en avoir délibéré, le Bureau Communautaire, à l'unanimité :

**EMET UN AVIS FAVORABLE**, selon les observations formulées ci-dessus, au projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Richemont dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet A31bis - secteur Nord.

Fait et délibéré à Maizières-lès-Metz, les jour, mois et an susdits.

Délibération exécutoire compte tenu de sa publication le **15 DEC. 2025**

Transmise à la Préfecture de la Moselle pour contrôle de légalité.

Pour extrait conforme, Maizières-lès-Metz le **15 DEC. 2025**

Le Président,  
Julien FREYBURGER



## 7. Avis du conseil départemental de la Moselle remis le 4 décembre 2025

**Contrôle de Légalité :**

AR n° : 057-225700012-20251204-lmc1X0200021ad4-DE

Date décision : 4/12/2025

Envoyé le : 09-12-2025

Date de l'AR : 09-12-2025

**CONSEIL DEPARTEMENTAL  
5ème REUNION TRIMESTRIELLE DE 2025**

2ème Commission	INFRASTRUCTURES - MOBILITES - CONSTRUCTION - TRANSITION NUMERIQUE
ORIGINE	PRESIDENCE CABINET DU PRESIDENT
OBJET	A31BIS - ENQUETE PUBLIQUE SECTEUR NORD ENTRE THIONVILLE ET LA FRONTIERE AVEC LE GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG
DOSSIER N°	II   5   3356
RAPPORTEUR	M. SACCANI

**DECISION**

Par courrier en date du 23 octobre 2025, le Ministre des transports a saisi pour avis, sous deux mois, dans le cadre de l'enquête publique sur l'A31bis, secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg, les collectivités locales concernées dont le Département de la Moselle.

Lors du comité de pilotage du 28 novembre 2025, présidé par monsieur le Préfet du Département de la Moselle, réunissant élus, collectifs et associations, le calendrier des prochaines étapes de procédure et de consultation jusqu'à l'enquête publique a été présenté.

Depuis près de 30 ans, élus, riverains et techniciens débattent et travaillent sur ce projet qui prend une acuité particulière sur sa section nord.

Considérant les éléments contenus dans ce dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'A31bis secteur Nord, le Département :

**I - Concernant les enjeux du projet d'A31bis et le secteur Nord**

Se FÉLICITE de la prise en compte de la motion adoptée en première réunion trimestrielle de 2023. Ce projet d'autoroute a fait l'objet de procédures, de débats publics nombreux et nourris depuis plus de 30 ans.

Dès les années 1990, le projet d'A32 a émergé et a fait l'objet d'un débat public en 1992. Abandonné en 2010, l'État a travaillé à l'émergence d'un nouveau projet dénommé A31bis dont l'objectif est de répondre aux enjeux de congestion de l'A31 tout en privilégiant les aménagements sur place plutôt qu'un trajet neuf.

**Adopté, à la majorité**

Le 3 décembre 2014, la commission nationale du débat public a décidé que le projet ferait l'objet d'un débat considérant l'intérêt national et international du projet et de ses impacts socio-économiques sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire dans un secteur fortement urbanisé. Le projet A31bis a ainsi fait l'objet d'un débat public du 15 avril au 30 septembre 2015.

La décision ministérielle du 12 février 2016 a pris le parti de poursuivre le projet et prolonger les études.

**Du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019, le projet A31bis a fait l'objet d'une concertation publique** dont le bilan a été publié en juin 2019 par l'État.

Sur le secteur nord, la commande ministérielle issue de cette concertation a prescrit le lancement des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique de Richemont à la frontière luxembourgeoise, avec une réalisation dans les meilleurs délais possibles, confirmant ainsi l'intérêt de ce projet.

Le projet proposé répond à des enjeux réels en termes de mobilité, rendant cette infrastructure essentielle pour les territoires concernés.

**• L'A31bis comme réponse urgente à la saturation actuelle de l'A31**

Le trafic actuel dépasse les 100 000 véhicules jour sur certaines sections, faisant de l'A31 l'autoroute la plus chargée d'Europe avec une moyenne de 8 à 12 000 poids lourds par jour pour de réels enjeux de sécurité pour les usagers.

Des embouteillages quotidiens sont observés aux heures de pointe, au niveau des échangeurs de la traversée de Thionville ou à proximité de la frontière luxembourgeoise.

Cette situation amène les travailleurs transfrontaliers à utiliser les routes départementales, voire communales non adaptées, accroissant la dangerosité. Alors que la circulation globale a augmenté de 30% en 20 ans, les prévisions annoncent un fort accroissement des travailleurs transfrontaliers, 136 000 en 2030. Il y aurait plus de 100 000 frontaliers résidant dans le Nord Lorraine en 2030.

Si les travailleurs transfrontaliers sont fortement impactés dans leur vie professionnelle (augmentation des burn out...), les populations locales sont également en souffrance.

**• L'A31bis comme élément majeur d'une politique de mobilité multimodale au service de l'aménagement des territoires.**

D'importants projets sont menés pour améliorer et augmenter la capacité des transports collectifs et pour développer le fret ferroviaire et fluvial.

La région Grand-Est s'est ainsi engagée fortement à développer l'axe ferroviaire entre Metz et le Grand-Duché du Luxembourg, développant notamment un Service Express Régional Métropolitain inscrit au CPER 2023-2027. 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 des 9 000 et 11 000 aujourd'hui, soit un doublement de l'offre.

La France et le Luxembourg se sont engagés dans le développement d'infrastructures de mobilité par un financement partagé.

Plusieurs solutions visant à améliorer la mobilité sont par ailleurs développées par les collectivités dans les territoires : lignes de bus transfrontaliers, développement de P+R, création d'une troisième voie dédiée au transport collectif sur trois itinéraires de route départementale, notamment entre Hettange-Grande et Frisange, développement du

covoiturage, développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service, notamment de Thionville à Esch-sur-Alzette, développement des mobilités alternatives avec la mise en place de voies dédiées au mode doux de déplacement, voire d'autoroute à vélo.

Ces différents projets confirment la nécessité de choisir un tracé facilitant l'accès aux friches industrielles et permettant ainsi leur valorisation et leur ouverture à des projets économiques.

Le télétravail est depuis la crise Covid devenu un moyen de réduire les flux de circulation et a été autorisé plus largement passant de 27 à 29 jours puis de 29 à 34 jours.

D'autres projets ferroviaires sont également soutenus afin d'obtenir la réactivation des lignes secondaires telles que la ligne Thionville-Bouzonville-Forbach sous l'impulsion du Département de la Moselle et la ligne Fontoy-Thionville.

En agissant ainsi, les collectivités locales entrent pleinement dans le troisième millénaire d'une mobilité décarbonée. Si les collectivités assument entièrement leurs responsabilités face à la question de mobilité, il importe que l'État français continue à prendre les siennes, comme l'État luxembourgeois a pris les siennes.

Face à ces éléments, rappelant le fondement du projet d'A31bis sur le secteur nord, le Département de la Moselle :

- **REAFFIRME** son soutien inconditionnel à la réalisation rapide de l'A31bis ;
- **RAPPELLE** que ce projet est attendu depuis plus de 30ans par les populations de Lorraine et du BENELUX ;
- **RAPPELLE** également que le gouvernement luxembourgeois a entrepris de nombreux et nouveaux travaux d'infrastructures ;
- **INSISTE** sur un point essentiel, l'attractivité des territoires transfrontaliers passe par des infrastructures pensées à l'échelle européenne ;
- **AFFIRME** l'importance de créer une infrastructure répondant aux enjeux de mobilité sur l'ensemble des territoires concernés ;
- **AFFIRME** la nécessité de prioriser l'A31bis secteur Nord Mosellan dans la mesure où l'A31, du fait de son engorgement croissant, :

- ne répond plus à sa fonction de continuité autoroutière, utile tant en termes de proximité qu'en termes de grand transit sur un euro-corridor Nord-Sud ;

- ne peut plus jouer la complémentarité multimodale avec les modes de transport fluvial, aéroportuaire et routiers.

## II - Concernant le choix du fuseau en tunnel F4

RAPPELLE et se FÉLICITE que par **décision ministérielle consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, relative au projet d'aménagement routier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise, la variante en tunnel du fuseau F4 soit retenue.**

Le Département se FÉLICITE de ce choix pour les raisons suivantes :

- **Des meilleurs enjeux de durabilité et de cohérence multimodale.** Le projet s'inscrit dans une stratégie multimodale franco-luxembourgeoise avec la coordination entre le SERM Lorraine-Luxembourg inscrit au CPER 2023-2027 et le plan national de mobilité 2035 du Luxembourg. Il se fait en complémentarité avec les voies réservées aux transports en commun et covoiturage et est intégré dans le SRADDET de la région Grand Est et la loi Climat et Résilience (ZAN).
- **Un moindre impact environnemental global**, avec une réduction de 40% de la surface d'espace naturel affectée par rapport aux autres variantes, notamment F2, F3, une traversée souterraine de Florange de l'ordre de 2,6 km en tunnel profond, limitant les atteintes à la biodiversité et aux riverains, une plus grande préservation des zones humides et boisements de Bétange et du parc du château inscrit aux Monuments Historiques, une réduction du morcellement des habitats naturels.
- **Une meilleure insertion urbaine et paysagère** grâce à une moindre artificialisation du sol agricole, au maintien des corridors écologiques entre les vallées de la Moselle et les zones forestières.
- **L'amélioration notable de la qualité de vie sur l'ensemble du territoire du thionvillois** avec la suppression du trafic de transit de poids lourd dans la traversée urbaine, la réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique dans les quartiers sud et centre.
- **Un impact meilleur en matière de biodiversité et de milieux naturels.** Le projet traverse un territoire riche en zones naturelles, boisements, prairies humides, vallées de la Fensch et de la Moselle. Le tracé F4 avec son tunnel évite les principaux réservoirs de biodiversité identifiés dans le schéma régional de cohérence écologique. Des ouvrages de continuité écologique sont prévus (Passage à faune, trame verte et bleue reconnectée). Des mesures compensatoires restaureront les milieux dégradés, notamment via des replantations et la reconstitution des zones humides.
- **Une plus grande préservation des ressources en eau et des milieux aquatiques et une meilleure exploitation de la ressource en eau.** Les eaux pluviales seront collectées, traitées et restituées par des bassins de décantation et filtres à sédiments. Les ouvrages et franchissement (Ruisseaux et fossés) assureront la transparence hydraulique et limiteront le risque d'inondation. L'ensemble est conforme à la loi sur l'eau.
- **Un impact moindre en matière de bruit et de qualité de l'air.** Les nuisances sonores seront réduites à Thionville et Terville grâce au report du trafic de transit sur le contournement, seront privilégiés l'installation de protections acoustiques, écrans et merlons et d'un revêtement à faible bruit sur les sections élargies. La diminution des concentrations de NO2 et particules fines en zone urbaine sera recherchée. Une modélisation air et bruit intégrée à l'étude d'impact, évaluera ses effets sur un rayon de 500 mètres autour des emprises.
- **Un impact moindre en matière de sol, paysage et patrimoine.** Le tunnel profond réduit les atteintes visuelles et préserve les paysages du plateau de Florange et du parc de Bétange. Un plan de replantation et de réintégration paysagère est prévu sur 40 hectares (Talus, zones de compensation et bocagères). Un suivi archéologique sera mis en place et une protection des monuments historiques. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a mis en œuvre une séquence ERC (Éviter-Réduire-Compenser) qui fera l'objet d'un suivi.

Après avoir pris connaissance du rapport de Monsieur le Président et en avoir délibéré, le Conseil Départemental de la Moselle émet un avis favorable à la réalisation, dans les meilleurs délais, du barreau Nord concédé tel que défini dans la décision ministérielle du 05 janvier 2024 d'un aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise reposant sur la variante en tunnel du fuseau F4.

Patrick WEITEN  
Président du Département

## 8. Avis de la commune de Guénange remis le 5 décembre 2025

Le 05/12/2025

Monsieur Philippe TABAROT,  
Ministre des Transports  
Hôtel de Roquelaure  
246 Boulevard Saint-Germain  
75007 PARIS

Transmission sous format électronique :  
[remi.petrequin@developpement-durable.gouv.fr](mailto:remi.petrequin@developpement-durable.gouv.fr)  
[sam1.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sam1.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr)

Vos réf : Courrier joint du 23 octobre 2025

**Objet : Avis formalisé sur la saisine des collectivités sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis secteur nord Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg**

Monsieur,

La Ville de Guénange relève que le projet d'autoroute a fait l'objet de procédures, de débats publics nombreux et nourris depuis plus de 30 ans. Aussi, la Ville de Guénange souligne que le projet proposé répond à des besoins réels en termes de mobilité, rendant cette infrastructure essentielle pour nos territoires concernés et nos populations directement affectées.

En effet, concernant les enjeux du projet d'A31bis et le secteur Nord, il est à noter que :

- L'A31bis doit permettre une réponse urgente à la saturation actuelle de l'A31 qui compte un trafic actuel dépassant les 100 000 véhicules par jour sur certaines sections, faisant de l'A31 l'autoroute la plus chargée d'Europe avec une moyenne de 8 à 12 000 poids lourds par jour pour de réels enjeux de sécurité pour les usagers. Des embouteillages quotidiens sont observés aux heures de pointe, au niveau des échangeurs de la traversée de Thionville ou à proximité de la frontière luxembourgeoise. Cette situation amène les travailleurs transfrontaliers à utiliser les routes départementales, voire communales non adaptées, accroissant la dangerosité. Alors que la circulation globale a augmenté de 30% en 20 ans, les prévisions annoncent un fort accroissement des travailleurs transfrontaliers. Il y aurait plus de 136 000 frontaliers résidant dans le Nord Lorraine en 2030. Si les travailleurs transfrontaliers sont fortement impactés dans leur vie professionnelle (augmentation des burn out...) les populations locales sont également en souffrance ;
- L'A31bis est un élément majeur d'une politique de mobilité multimodale au service de l'aménagement des territoires. D'importants projets sont menés pour améliorer et augmenter la capacité des transports collectifs et pour développer le fret ferroviaire et fluvial. La région Grand-Est s'est ainsi engagée fortement à développer l'axe ferroviaire entre Metz et le Grand-Duché du Luxembourg, développant notamment un Service Express Régional Métropolitain inscrit au CPER 2023-2027. 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 des 9 000 et 11 000 aujourd'hui, soit un

doublément de l'offre. La France et le Luxembourg se sont engagés dans le développement d'infrastructures de mobilité par un financement partagé. Plusieurs solutions visant à améliorer la mobilité sont par ailleurs développées par les collectivités dans les territoires : lignes de bus transfrontalières, développement de P+R, création d'une troisième voie dédiée au transport collectif sur trois itinéraires de route départementale, notamment entre Hettange-Grande et Frisange, développement du covoiturage, développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service, notamment de Thionville à Esch-sur-Alzette, développement des mobilités alternatives avec la mise en place de voies dédiées aux modes de déplacement doux, voire d'autoroute à vélo.

Ces différents projets confirment la nécessité de choisir un tracé facilitant l'accès aux friches industrielles et permettant ainsi leur valorisation et leur ouverture à des projets économiques. Le télétravail est depuis la crise Covid devenu un moyen de réduire les flux de circulation et a été autorisé plus largement passant de 27 à 29 jours puis de 29 à 34 jours.

D'autres projets ferroviaires sont également soutenus afin d'obtenir la réactivation des lignes secondaires telles que la ligne Thionville-Bouzonville-Forbach sous l'impulsion du département de la Moselle et la ligne Fontoy-Thionville.

En agissant ainsi, les collectivités locales entrent pleinement dans le troisième millénaire d'une mobilité décarbonée. Si les collectivités assument entièrement leurs responsabilités face à la question de la mobilité, il importe que l'État français continue à prendre les siennes, comme l'État luxembourgeois a pris les siennes.

L'avis formalisé de la Ville de Guénange sur la saisine des collectivités sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis secteur nord Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg fait suite à la réunion conjointe des commissions communales travaux-urbanisme et sécurité – accessibilité instaurées respectivement par DCM 2020-38 et 2020-42 en date du 16/07/2020 et constituées en leur sein des représentants dûment désignés.

Les élus ont donc souhaité réaffirmer leur soutien à la réalisation rapide de l'A31bis en :

- Rappelant que ce projet est attendu depuis plus de 30 ans par les populations de la Lorraine et du BENELUX et également que le gouvernement luxembourgeois a entrepris de nombreux et nouveaux travaux d'infrastructures ;
- Insistant sur un point essentiel, celui de l'attractivité des territoires transfrontaliers passant par des infrastructures pensées à l'échelle européenne ;
- Affirmant l'importance de créer une infrastructure répondant aux enjeux de mobilité sur l'ensemble des territoires concernés et en affirmant également sur la nécessité de prioriser l'A31 bis secteur Nord Mosellan dans la mesure où l'A31, du fait de son engorgement croissant :
  - ne répond plus à sa fonction de continuité autoroutière, utile tant en termes de proximité qu'en termes de grand transit sur un euro-corridor Nord-Sud.
  - ne peut plus jouer la complémentarité multimodale avec les modes de transport fluvial, aéroportuaire et routiers.

L'avis formalisé de la Ville de Guénange est donc le suivant :

**FAVORABLE sans réserve.**

En complément de cet avis, les élus guénangeois souhaitent vous faire part d'une proposition importante à la bonne réalisation de ce dossier.

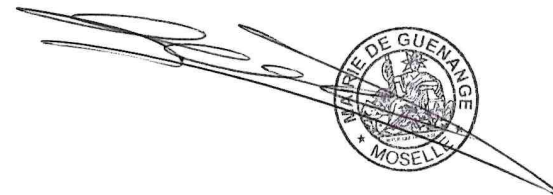
En effet, nos élus vous rappellent l'attention particulière dont devra bénéficier le pont de la RD60 traversant la Moselle reliant Richemont à Guénange. Celui-ci remplira les conditions de facto d'un ouvrage d'intérêt national avec, de manière non limitative :

- Le rôle de demi-échangeur qu'il devra assumer bien que déjà traversé par plus de 18 000 véhicules par jour ;
- Les enjeux de circulation entre l'A31bis et l'A31 actuelle auxquels ce pont participera ;
- L'augmentation de la circulation qu'il va devoir supporter, de surcroît le temps des travaux.

Compte tenu de son rôle stratégique dans la circulation locale et des contraintes qu'il pourrait subir (report de trafic, sécurité, compatibilité avec les nouveaux aménagements), sa prise en considération future nous apparaît constituer une vraie force complémentaire au projet d'A31Bis – Barreau Nord.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sincères salutations.

Pierre TACCONI  
Maire de Guénange  
Conseil Départemental de la Moselle



## 9. Avis de la commune de Bertrange remis le 11 décembre 2025



## MAIRIE DE BERTRANGE-IMELDANGE

REPUBLIQUE FRANCAISE  
DEPARTEMENT DE LA MOSELLE

### EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS CONSEIL MUNICIPAL du 15 décembre 2025

Envoyé en préfecture le 22/12/2025  
Reçu en préfecture le 22/12/2025  
Publié le  
ID : 057-215700675-20251222-D\_2025\_59-DE

Date de la Convocation :  
11.12.2025  
Date de l'Affichage :  
11.12.2025

Nombre de Conseillers :  
. en exercice : 23  
. présents : 14  
. votants : 23

Le 15 décembre 2025 à 20h00, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la mairie, salle Michel Toussaint, sous la présidence de Jean-Luc PERRIN, Maire, en session ordinaire.

#### Etaient présents :

ABDELLALI Moustapha, DAVAL Julien, DIESEL Jean-Philippe, GAMBINO Rosa, GHIBAUDO Michel, JODIN Yolande, KOCKLER Anne, KRETTNICH David, MATUSZEWSKI Séverine, MILANI Jacques, PERRIN Jean-Luc, PINOT Régis, SIEBENALER Claude, ZIEGLER Marielle formant la majorité des membres en exercice.

#### Absents excusés :

AAZRI Hanan qui a donné procuration à DIESEL Jean-Philippe  
FROGER Sylvie qui a donné procuration à GHIBAUDO Michel  
MATHIEU Céline qui a donné procuration à Jean-Luc PERRIN  
NOIR Frédéric qui a donné procuration à KRETTNICH David  
PAULY Elsa qui a donné procuration à ABDELLALI Moustapha  
PIERRARD Olivier qui a donné procuration à MILANI Jacques  
ROUSSEY Alain qui a donné procuration à SIEBENALER Claude  
VETZEL Caroline qui a donné procuration à GAMBINO Rosa  
VIVIER Philippe qui a donné procuration à KOCKLER Anne

Secrétaire de séance : ABDELLALI Moustapha

Objet : Consultation préalable à l'enquête publique : projet autoroutier A31bis secteur Nord

La commune est sollicitée par la préfecture, conformément aux articles L.122-1 V et R.122-7 II du Code de l'environnement, afin d'émettre un avis formel sur le dossier du projet autoroutier A31bis - secteur nord, préparé par la DREAL Grand Est.

Cette consultation intervient en amont de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Envoyé en préfecture le 22/12/2025  
Reçu en préfecture le 22/12/2025  
Publié le  
ID : 057-215700675-20251222-D\_2025\_59-DE

La préfecture demande que la commune transmette son avis motivé, dans un délai de deux mois à compter de la réception du courrier, sous format électronique, à la sous-direction de la stratégie d'aménagement et de modernisation du réseau routier national.

Le projet A31bis secteur nord vise à améliorer la fluidité et la sécurité de l'axe routier existant, tout en limitant les impacts environnementaux. Les enjeux pour la commune peuvent concerner :

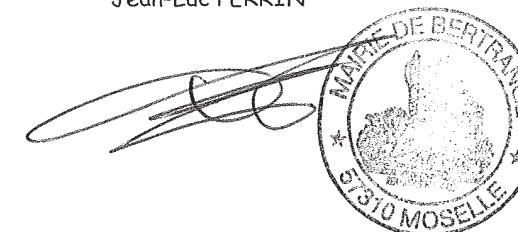
- L'environnement (bruit, biodiversité, qualité de l'air, consommation d'espaces) ;
- L'aménagement du territoire (cohérence avec les documents d'urbanisme, coupures territoriales) ;
- Les aspects socio-économiques (accessibilité, trafic, activités) ;
- Les impacts temporaires liés au chantier.

Le conseil municipal :

- Prend acte de la consultation ;
- Se prononce avec 1 avis défavorable, 22 avis réservés et 0 avis favorable
- Autorise le Maire à transmettre l'avis officiel dans le délai imparti.

Pour Extrait Conforme,  
BERTRANGE, le 22 décembre 2025

Le Maire,  
Jean-Luc PERRIN



## 10. Avis de la commune de Florange remis le 11 décembre 2025

REPUBLIQUE FRANCAISE  
DEPARTEMENT DE LA MOSELLE  
VILLE DE FLORANGE 57192 FLORANGE CEDEX

## Délibération du Conseil Municipal Séance du 11 décembre 2025

L'an 2025, le 11 décembre à 19 : 00, le conseil municipal de la Commune de FLORANGE s'est réuni en salle du Conseil Municipal sous la présidence de M. Rémy DICK, Maire, en session ordinaire. Les convocations et l'ordre du jour ont été transmis par écrit aux conseillers municipaux le 05 décembre 2025.

**Nombre de conseillers : 33 - Présents : 24 - Votants : 24**

### Étaient présents :

DICK Rémy, DERATTE Caroline, ANTOINE Marc, HOLSENBURGER Alexandre, BERGANTZ Audrey, NICOLAS Patrick, WATRIN Audrey, BERTON David, BECHIRI Camélia, WANECQ Patricia, FERRIER Roland, BERGE Philippe, GALFOUT Mourad, FRAULI Hervé, RAPP Alain, RIO Thierry, SLESIK Virginie, DI PRIZIO Tiffany, MICHEL Stéphane, CHELBI Amar, BEY Michèle, TARILLON Philippe, HYM Anne-Marie, BAKA Seyyd-Mohamed

### Étaient absents excusés :

AUBERTIN Emeline, ayant donné procuration à BERGANTZ Audrey,  
GUENZI Barbara, ayant donné procuration à DERATTE Caroline,  
GHEZZI Florence, ayant donné procuration à WANECQ Patricia,

### Étaient absents :

FUHRO Christel  
TOUATI Sophie  
PINTERNAGEL Sonia  
ETTER Jonathan  
LOMBARDI Corinne  
DUPONT Katia

### Ne participe pas au vote :

BEY Michèle  
TARILLON Philippe  
HYM Anne-Marie

## N° 124-2025 : AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE PROJET A31 BIS

**Rapporteur : Monsieur le Maire**

Considérant la réalité des congestions routières et autoroutières affectant quotidiennement les habitants de Florange, ainsi que ceux de l'ensemble du territoire Nord-Mosellan ;

Considérant que la mise en œuvre du projet de l'A31 Bis s'inscrit dans une stratégie globale et raisonnée de développement des transports en commun, telle qu'intégrée dans le SERM et le SMOT, et que les aménagements routiers et autoroutiers sont aujourd'hui complémentaires des autres modes de déplacement ;

Considérant que la concertation publique relative au projet de l'A31 Bis est ouverte depuis 2015 et qu'un nombre important de réunions publiques et échanges avec la population ont été organisés ;

Considérant qu'à l'issue de ces concertations, le tracé puis la nature de l'ouvrage ont évolué permettant d'aboutir à la proposition d'un tunnel profond continu, depuis la RD952 (rue Nationale) jusqu'au terrain situé entre Terville et Florange ;

Considérant que les échangeurs locaux, notamment ceux de Fameck et de l'Etoile, ont été prévus pour être renforcés, afin de limiter au maximum les congestions actuelles ;

Considérant que plusieurs réunions d'information ont été organisées avec les treize entreprises susceptibles d'être concernées par des procédures d'expropriation ;

Considérant que ces entreprises ont exprimé la nécessité de disposer d'une visibilité sur la disponibilité d'un foncier aménageable, et que l'Etat n'a, à ce jour, apporté aucune garantie quant aux droits à construire hors ZAN, ni dans les documents de planification (SCOT), ni auprès de l'EPCI, ni auprès de la commune de Florange ;

Considérant qu'il serait inacceptable que la commune de Florange subisse une perte de recettes fiscales, notamment en matière de taxe foncière ou d'allocations de compensation, du fait de la réalisation du projet de l'A31 Bis ;

Considérant que le calendrier prévisionnel de l'Etat prévoit une mise en concession de l'infrastructure en 2028 et un début des travaux en 2030 ;

Considérant que les riverains de Terville ainsi que l'association de sauvegarde du château de Bétange demandent une extension de plusieurs dizaines de mètres de la tranchée couverte située à la sortie du tunnel profond, jusqu'à l'échangeur de l'Etoile et que cette demande doit être étudiée afin de garantir la sécurité juridique du dossier ;

Considérant que de nombreux habitants de Florange exigent que l'entrée du tunnel profond soit positionnée en amont de la RD952, et non en aval ;

**Après en avoir débattu, le Conseil Municipal, par 23 VOIX POUR et 1 VOIX CONTRE (Madame Audrey WATRIN) :**

- **DONNE** un avis favorable avec réserves au projet A31 Bis ;  
**Les réserves suivantes doivent être impérativement levées :**
- 1. **REPOUDRE** positivement aux demandes formulées par les habitants de Terville concernant l'extension de la tranchée couverte.
- 2. **REPOUDRE** positivement aux demandes des habitants de Florange visant au repositionnement de l'entrée du tunnel profond avec la RD952.
- 3. **OBTENIR** de l'Etat la confirmation ferme des droits à construire 15 hectares supplémentaires de zone économique, afin de garantir le maintien des capacités de développement du territoire et l'absence de perte de ressources fiscales pour la commune.

**Fait et délibéré les jours, mois et an susdits**

**Le Maire**

**Rémy DICK**



La présente délibération peut, si elle est contestée dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de son affichage, faire l'objet des recours suivants :

- Recours administratif gracieux auprès de Monsieur le Maire,
- Recours contentieux pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de STRASBOURG soit par voie postale à l'adresse suivante : 31 avenue de la Paix 57060 Strasbourg ; soit par voie dématérialisée par l'application « Télérecours citoyens » accessible à partir du site [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr)

## 11. Avis de la commune de Yutz remis le 11 décembre 2025



## SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 17 DÉCEMBRE 2025

Date de la convocation : 11 décembre 2025

Nombre de membres :

élus : 33 en activité : 33 Présents : 22

Accusé de réception en préfecture  
057-215707571-20251218-DEL-04-17122025-DE  
Date de télétransmission : 19/12/2025  
Date de réception préfecture : 19/12/2025

### Étaient présents :

Mesdames, Messieurs Clémence POUGET, Pierre GRUNEWALD, Aurore PEXOTO, Laurent SCHULTZ, Christelle FRISCH, Guy MÉLÉO, Charles MEYER, Christian MERTZ, Sylvie EMO, Francis BRACH, Isabelle HEBTING, Raphaël KINTZINGER, Sophie VITTOZZI, Nabil MANSOURI, Christophe MAURICE, Fabienne FARLOT, David JALLADEAU, Pierre HENRIOT, Agathe KLAM, Rachida DRIL, Pascal LANDRAGIN, Bénédicte GUERDER.

### Ont donné procuration :

Monsieur Olivier PERRIN a donné procuration à Madame Aurore PEXOTO,  
Madame Lauren POULAIN a donné procuration à Monsieur Laurent SCHULTZ,  
Monsieur Jérôme MAÏSACK a donné procuration à Madame Christelle FRISCH,  
Madame Chara-Zette BOUMAAZA a donné procuration à Monsieur Guy MÉLÉO,  
Madame Kheira MATMOUR a donné procuration à Monsieur Charles MEYER,  
Monsieur Mattéo POJER a donné procuration à Monsieur Christian MERTZ,  
Madame Sabrina EMO a donné procuration à Madame Sylvie EMO,  
Madame Lucie PERELY a donné procuration à Madame Isabelle HEBTING,  
Madame Yolande HOVER a donné procuration à Madame Clémence POUGET,  
Madame Sylvie HENRY a donné procuration à Madame Agathe KLAM,  
Madame Hayet KADDAR a donné procuration à Madame Rachida DRIL.

### Point n° 4 : **AUTOROUTE A31 BIS SECTEUR NORD – AVIS DE LA COMMUNE SUR LE DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Monsieur Laurent SCHULTZ, Adjoint au Maire, rapporteur, expose que par courrier du 23 octobre 2025, conformément aux dispositions des articles L. 122-1 V et R. 122-7 II du Code de l'Environnement (C.E.), le Ministre des transports a saisi les collectivités et établissements publics afin qu'ils émettent un avis sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) du projet A31 bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg.

Le Conseil municipal est ainsi appelé à donner son avis formalisé.

Il est précisé que le dossier intégral a été joint à l'appui de la convocation du Conseil municipal.

Ce point a reçu l'avis favorable du Bureau municipal et a été présenté à la Commission « administration générale et communication ».

Après avoir entendu cet exposé et après avoir délibéré, le Conseil municipal, à l'unanimité des votes :

- **ÉMET** un avis favorable sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet A31 bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg,
- **AUTORISE** le Maire à transmettre cet avis au Ministre des transports.

Toutes les personnes intéressées ont signé au registre.

Pour extrait conforme  
Yutz, le 18 décembre 2025

Le Maire,

Clémence POUGET

Le Secrétaire,  
Sophie VITTOZZI

## 12. Avis de la commune de Richemont remis le 17 décembre 2025

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
Séance ordinaire du 17 décembre 2025 à 20 H 00

Membres élus : 19	Membres présents : 10	Date de la convocation : 11 décembre 2025
Membres en exercice : 16	Quorum : 9	

**Président** : Monsieur QUEUNIEZ Jean-Luc, Maire

**Membres Présents :**

Mme POESY – Mme TERKI-FEKIER – M. VELLE – Mme MARIAGE – Mme MONIER – M. MATHIS – M. DE OLIVEIRA – Mme ZANNINO – M. NARDIN

**Membres excusés :**

Mme LEXA (procuration Mme ZANNINO)  
M. PARIS  
Mme FRIGERIO  
Mme MERLOT (procuration Mme POESY)  
Mme REMY-MICHEL (procuration M. MATHIS)  
M. MUNSCH

**Secrétaire de séance :**

Mme MONIER Dominique

☞

**58/2025 : PROJET A31BIS – SECTEUR NORD – MISE EN COMPATIBILITE DU PLU**  
✓ **AVIS CONJOINT – RIVES DE MOSELLE/COMMUNE DE RICHEMONT**

**EXPOSE PREALABLE :**

La Commune de Richemont et la Communauté de Communes Rives de Moselle, en sa qualité d’Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), ont été saisies pour avis au titre des articles L.122-1 V et R.122-7 II du code de l’environnement, dans le cadre de l’enquête publique préalable à la déclaration d’utilité publique du projet A31bis – secteur Nord, incluant la mise en compatibilité du PLU de Richemont.

La Commune de Richemont et Rives de Moselle rappellent l’importance stratégique du projet A31bis pour le sillon lorrain, la sécurité des déplacements quotidiens, la continuité des échanges transfrontaliers et l’amélioration du fonctionnement de l’échangeur A30/A31 situé à Richemont.

Les deux entités émettent un avis favorable, les observations étant précisées ci-après.

❖ **Commune de Richemont**

La Commune prend acte de la nécessité :

- d’adapter le plan de zonage afin de permettre le réaménagement de l’échangeur A30/A31 ;
- de modifier le règlement de zone Np pour autoriser des interventions sous condition dans une zone humide prioritaire identifiée par le SAGE du Bassin Ferrifère.

Toutefois, elle formule les demandes suivantes :

- garantir la préservation du cadre de vie des riverains, notamment en matière de bruit, de qualité de l’air et de nuisances en phase chantier ;
- s’assurer que les projets d’exploitation de gravières en zones Ng et Nga ne seront pas remis en question ;
- s’assurer du caractère strictement proportionné de la suppression des éléments paysagers protégés ;
- assurer une restitution écologique des milieux naturels impactés et la pleine compensation des pertes de fonctionnalité des zones humides.

❖ **Communauté de Communes Rives de Moselle (AOM)**

Rives de Moselle, en tant qu’Autorité Organisatrice de la Mobilité, prend acte des adaptations nécessaires du PLU de Richemont pour permettre le réaménagement de l’échangeur A30/A31 dans le cadre du projet A31bis.

Elle émet un avis favorable, sans formuler de réserve particulière, et relève que le projet s’inscrit dans un corridor structurant au bénéfice des déplacements quotidiens sur le sillon lorrain, dès lors qu’il demeure cohérent avec les orientations du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) de Rives de Moselle adopté en juin 2024, notamment en matière de coordination intermodale et de circulation des transports collectifs.

**LE CONSEIL MUNICIPAL :**

Le Maire entendu, après en avoir délibéré, à l’unanimité,

**EMET UN AVIS FAVORABLE**

au projet de mise en compatibilité du Plan Local d’Urbanisme de la Commune de Richemont dans le cadre de l’enquête publique préalable à la Déclaration d’Utilité Publique du projet A31bis - secteur Nord.

Présents	: 10	Fait et délibéré les jour, mois et an susdit. Le Maire, certifie que la présente délibération est exécutoire de plein droit. Transmise au Représentant de l’Etat et publiée à la date du visa.
Votants	: 13	
Abstentions	: 0	
Suffrages exprimés	: 13	
Pour	: 13	
Contre	: 0	Pour extrait conforme, Le Maire, Jean-Luc QUEUNIEZ

*(Signature manuscrite)*



La Secrétaire de Séance,  
Dominique MONIER

*(Signature manuscrite)*

### 13. Avis du syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine (SCoTAM) remis le 18 décembre 2025

**Madame Sandrine CHINZI**  
**Directrice des mobilités routières**  
**Direction des mobilités routières**  
**Sous-direction de l'aménagement du**  
**réseau routier national**  
**Bureau de l'animation et du pilotage**  
**des projets – zone nord**  
Tour Séquoia  
92005 La défense cedex

**Objet** : Saisine des collectivités sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg  
Réf. dossier : S\_A31bis202510-02  
Contact : Delphine PARMENTELAT  
03 72 60 61 33 / [dparmentelat@scotam.fr](mailto:dparmentelat@scotam.fr)

Metz, le 18/12/2025

Madame La Directrice,

Le Syndicat mixte du SCoT de l'Agglomération Messine (SCoTAM) a reçu, en date du 13 novembre 2025, le courrier de saisine préalable dans le cadre de l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier A31bis secteur nord.

Faisant suite à votre sollicitation, vous trouverez, ci-après, les observations du Syndicat mixte du SCoTAM.

A travers ses deux documents socles, le **Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)** et le **Plan Paysages**, le Syndicat mixte du SCoTAM développe une vision globale et transversale des multiples enjeux d'aménagement du territoire et contribue ainsi à une réglementation qualitative, cohérente et équilibrée en la matière au service du territoire et des citoyens.

Le projet d'A31Bis est présenté dans le DOO du SCoTAM comme un moyen d'améliorer la fluidité du trafic et la sécurité sur l'A31. Le document souligne également que ce nouvel axe routier pourrait constituer un terrain d'expérimentation pour le développement du covoiturage et des transports collectifs.

Au regard des aménagements exposés dans le dossier d'enquête relatif à la réalisation de cette nécessaire infrastructure routière transfrontalière, il apparaît important de rappeler plusieurs objectifs-cibles du DOO à intégrer pleinement dans la conception de ce projet d'envergure :

### Des objectifs relatifs aux mobilités

S'agissant de l'aménagement potentiel d'une voie de covoiturage, d'aires de covoiturage et d'une voie réservée aux transports en commun mentionné dans le dossier, il est pertinent de rappeler la cible 8.10 du DOO « Organiser le covoiturage » qui constitue un repère essentiel pour ce projet.

Le SCoT prévoit, d'ici 2032, la **mise en place d'un réseau structuré d'aires de covoiturage** répondant autant aux déplacements longue distance domicile-travail qu'aux besoins internes du territoire. Ce réseau intègre des aires de covoiturage à programmer, dont il est opportun de rappeler les localisations pré-identifiées, en particulier celles situées le long du tracé de l'A31bis.

#### AIRES DE COVOITURAGE À PROGRAMMER

Aires de covoiturage autoroutières à aménager dans le cadre des stations intermodales : Actisud, FIM-Mercy et Schuman.  
Autres aires de covoiturage autoroutières : Argancy, Fey, Hauconcourt, Woippy-La Maxe, Metz-nord, Metz-ouest, Mondelange, Pouilly, Semécourt, Sainte Marie-aux-Chênes et Talange.  
Aires locales de covoiturage à aménager dans le cadre des stations intermodales : Avancy, Courcelles-Chaussy, Courcelles-s/Nied, Ennery, Rémyilly et Verry.  
Autres aires locales de covoiturage : Gravelotte.

En parallèle, les cibles 4.9 « **Améliorer la qualité de l'air et de l'atmosphère** » et 9.3 « **Améliorer l'accessibilité du territoire** » viennent en appui à l'expérimentation de la pratique du covoiturage et du développement des transports collectifs au sein de voies réservées sur l'A31.

**L'aménagement de voies dédiées au covoiturage et aux transports collectifs** présente un réel intérêt multifonctionnel, **l'A31 Bis constitue une opportunité** pour engager des expérimentations sur ces sujets.

### Des objectifs relatifs à la prévention des risques

Deux catégories d'aménagements présentées dans le dossier méritent d'être replacées au regard des cibles du SCoT auxquelles elles se rapportent.

D'une part, les systèmes de **gestion des eaux pluviales** ainsi que l'entretien des **bassins d'assainissement** renvoient aux objectifs relatifs à la préservation de la ressource en eau et à la maîtrise des risques liés au ruissellement (cible 4.2).

D'autre part, la mise en place d'**ouvrages de protection acoustique** s'inscrit directement dans la cible 5.7 visant à réduire l'exposition des populations aux nuisances sonores et à améliorer la qualité de vie des riverains.

### Des objectifs relatifs à l'armature écologique

Au regard du tracé projeté de l'A31bis, le secteur nord concerne particulièrement la commune de Richemont, intégrée au périmètre du SCoTAM. Il convient de rappeler que son PLU est aujourd'hui compatible avec le SCoT en vigueur, notamment en ce qui concerne l'intégration des sites à forts enjeux écologiques.

En déclinaison des directives européennes, de la politique nationale trame verte et bleue et des documents en lien (ex : SDAGE, SAGE), le SCoTAM identifie l'armature écologique du territoire, notamment des *secteurs à fortes potentialités de zones humides dans le lit majeur des grands cours d'eau, des zones humides intéressantes non retenues comme cœur de nature, des petits espaces boisés participants aux continuités forestières à protéger en raison de leur vulnérabilité*, des éléments de corridors identifiés comme *continuités boisées à recréer ou à renforcer*.

Le projet A31bis concerne ce type d'éléments, notamment ceux inscrits dans le PLU de Richemont en éléments de paysage à préserver.

Le périmètre visé par la Déclaration d'Utilité Publique s'inscrit ainsi dans une zone à forts enjeux écologique et paysager. A cet égard, les cibles 2.9 « Préserver les zones humides et leurs pourtours », 2.17 « Renforcer le maillage de zones humides et reconstituer les réseaux aquatiques » et 2.18 « Définir des objectifs d'aménagements mutualisant qualité paysagère, maintien du vivant et réduction des risques naturels » méritent d'être soulignées.

Dans ce contexte, il serait intéressant que les opérations de compensation écologique, en lien avec la destruction de milieux présents sur le territoire du SCoTAM, soient **réalisées en priorité à proximité des sites détruits** et dans le but de conforter les milieux et corridors écologiques, permettant la **connexion entre les corridors des côtes de Moselle et de la Moselle à la Nied** et/ou la **mise en réseau des zones humides et des cours d'eau à hauteur de la confluence entre l'Orne et la Moselle**.

Le secteur de Richemont comprenant une Zone Humide Prioritaire au SAGE, reprise dans l'armature écologique du SCoTAM, il serait intéressant d'**explicitier dans l'étude d'impact les effets du projet sur cette zone ainsi que les mesures** Eviter-Réduire-Compenser prises pour ce secteur.

Le PLU de la commune de Richemont comporte aujourd'hui un volet dédié à la préservation de sa Trame Verte et Bleue et de ses paysages qui fera l'objet d'un allègement conséquent pour accueillir le projet d'A31bis. Il serait opportun d'envisager une **nouvelle procédure d'urbanisme à l'issu du projet** afin de réintégrer une trame et un règlement à hauteur des enjeux et milieux écologiques préservés par le projet dans le cadre des mesures de réduction, voire créés dans le cadre des mesures de compensation.

En complément, d'autres observations intéressantes l'approche environnementale sont exposées ci-après en lien avec la stratégie paysagère d'urbanisme du SCoTAM, dans le cadre d'une approche globale et transversale que le Ministère de la Transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques a récompensé en 2024 à travers le Grand Prix National du Paysage.

### Des objectifs relatifs à la stratégie paysagère d'urbanisme

Le dossier transmis répond à la cible 3.1 du DOO « Diagnostiquer le paysage pour mieux aménager ». Une analyse paysagère a été réalisée dans la perspective de conforter les choix d'aménagement afin qu'ils s'ancrent harmonieusement dans le contexte local.

Afin de décliner pleinement les cibles 3.2 à 3.14 de la stratégie du SCoTAM, le Syndicat mixte formule les observations ci-dessous :

#### S'agissant des paysages dégradés

L'étude mentionne l'existence de paysages de qualité mais également de paysages dégradés. En cohérence avec la **Convention Européenne du Paysage**, les paysages dégradés qui peuvent exister dans les séquences étudiées pourraient, à travers les mesures de compensations écologiques et paysagères qui devront être prises, **faire l'objet d'une reconquête paysagère et participer à la valorisation des paysages locaux ordinaires**, tout en veillant à leur **insertion dans l'unité paysagère de la vallée de la Moselle**.

#### S'agissant des espaces annexes

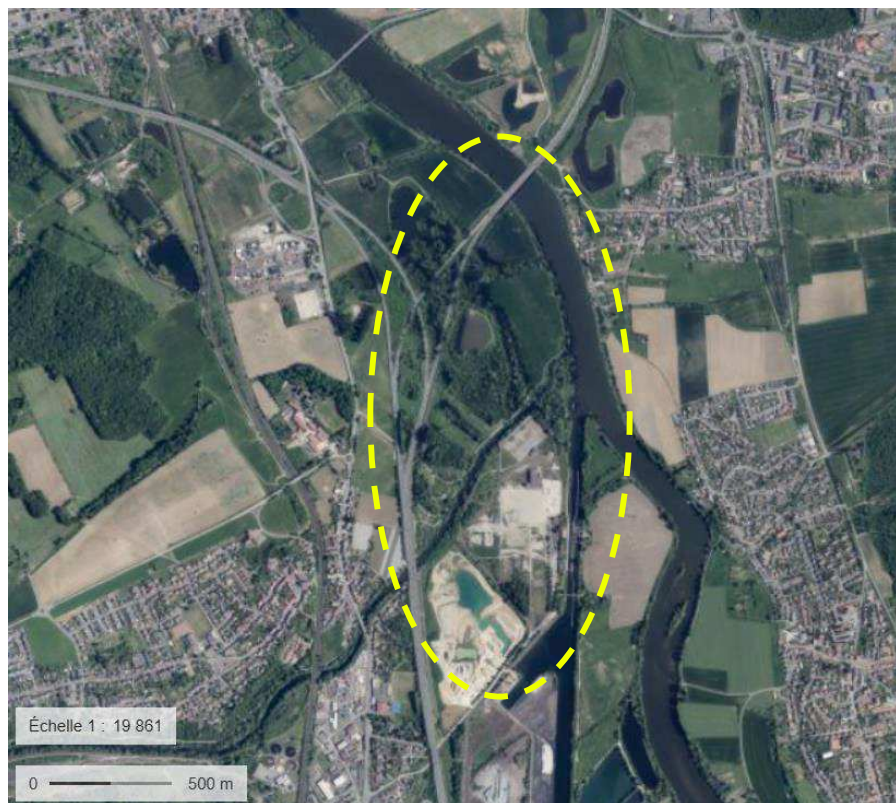
D'une manière générale, afin de créer des aménagements le plus en phase possible avec les aspirations des populations locales, et en lien avec la cible 3.7 « Développer des espaces publics multifonctionnels », il conviendrait d'analyser les possibilités :

- permettant, par les aménagements de compensation, de **donner une place aux habitants** (cheminements, zones pédagogiques en lien avec les milieux humides, etc.), lorsque cela est pertinent ;
- de traiter les **installations annexes aux infrastructures** routières avec soin, via la démarche paysagère, afin de les insérer au maximum dans le paysage local et de fournir des lieux supports de vie pour les habitants.  
Par exemple :
  - Pour le **bassin de rétention en tête de tunnel sud** : son insertion du côté Est du tunnel semble plus cohérente avec son environnement. Il s'agirait alors d'apporter un soin particulier à l'aménagement des bassins de gestions des eaux pluviales pour leur permettre d'être le plus multifonctionnel possible et d'y accueillir des usages variés par un traitement doux des **berges**, voire la création de **plaines sportives inondables**, la création d'**itinéraire** de balade à proximité des plans d'eau, de lier ces aménagements avec les milieux habités voire de **mettre en réseau** avec d'autres plans d'eau ou zones humides à proximité (ex : le **ruisseau** du Krebsbach, les **étangs** existants à l'est du site) ;
  - **Clôture et palissage** en bois pour permettre au matériau de se patiner dans le temps et assurer une transition douce dans l'espace ;
  - Clôture **souple à maille large** lorsque l'occultation n'est pas nécessaire ;
  - **Travail architectural** fin des têtes de tunnel pour assurer une transition douce avec l'horizon : usage du bois, travail de percement visuel, etc. ;

- de mettre en œuvre et/ou flécher la nature du **traitement des délaissés** autoroutiers formés par les rives des voies mais aussi par les surfaces inexploitable pour l'agriculture et/ou la foresterie (zones d'intérêt écologique, projet d'énergies renouvelables, etc.).

#### S'agissant de l'échangeur de Richemont

Le dossier précise que les phases ultérieures d'études détailleront les éléments de paysage impactés ainsi que les mesures de compensation prévues. Une attention particulière pourra être portée sur le secteur de l'échangeur de Richemont, jusqu'au port de Mondelange (cf. carte et secteur ci-dessous) afin de traiter de manière transversale **la confluence de l'Orne et de la Moselle**. Il s'agit d'un site intéressant pour la **mise en place de mesures** de compensation paysagère, **secteur clé de la vallée de la Moselle** pour mettre en valeur et/ou renaturer des abords de cours d'eau et des anciennes gravières, dans le cadre de la cible 3.12 « Préserver la diversité paysagère ».



- **Positionnement dans la vallée de la Moselle**

L'échangeur de Richemont serait repris dans le cadre du projet d'A31bis. Il prend forme dans un secteur riche à la fois d'enjeux écologiques (confluence de l'Orne et de la Moselle) mais aussi de secteurs en mutation (exploitation d'une sablière, projet de reconversion d'une friche EDF, voie verte du fil bleu de l'Orne et de la véloroute européenne de la Voie Bleue). Afin de garantir la cohérence d'ensemble et la bonne articulation des projets, favorisant un cadre de vie répondant aux besoins de ses habitants, il serait intéressant d'**articuler le projet d'échangeur autoroutier (et les sites de compensation) avec les autres projets et mutations envisagés à proximité de la Croix de Richemont.**

L'enjeu ici serait de rendre l'eau et les paysages de la vallée de la Moselle, à la fois :

- **visibles depuis l'autoroute pour les navetteurs** : le renforcement d'un réseau autoroutier transfrontalier très fréquenté, traversant le territoire de nord en sud, renvoyant également à la cible 3.13 « Valoriser le patrimoine paysager emblématique » du SCoTAM. A ce titre, le projet **concourt à la découverte et à la mise en valeur des territoires** à travers les paysages traversés. L'enjeu serait ici de permettre, par la reprise du secteur de l'échangeur, la valorisation du paysage local. **L'aménagement de vues et de percées permettant de découvrir les paysages locaux** et leur qualité apparaît ainsi comme un axe à intégrer au projet.
- **visibles et accessibles pour les habitants du territoire** : le projet d'échangeur et les mesures ERC à décliner dans le secteur pourraient poursuivre des enjeux de restauration écologique et paysagère sur une aire géographique élargie visant à :
  - **Valoriser les vues** sur le patrimoine eau du territoire (zone humide, sablière, Orne et Moselle) ;
  - **Favoriser les connexions hydrologiques** sur ce secteur de confluence à travers un maillage de zones humides renforçant la trame bleue tout en garantissant une bonne perméabilité latérale des cours d'eau ;
  - **Assurer des liaisons douces** permettant la découverte du site et la valorisation des paysages de la vallée de la Moselle et de la confluence pour les habitants du secteur comme les cyclotouristes ;
  - **Permettre le renforcement de la connexion entre les corridors** des côtes de Moselle et de la Moselle à la Nied.

- **Tracé de l'échangeur**

Le dossier actuel ne précise pas le devenir des portions d'infrastructures routières qui seraient délaissées par le projet.

La déclinaison de la séquence ERC permet à ce stade de conforter l'hypothèse d'un élargissement d'une des voies permettant de regrouper les flux sur un même axe/tracé, évitant ainsi de morceler les milieux alentours. Cette hypothèse repose sur le regroupement des axes sur la partie centrale de l'échangeur, là où des enjeux écologiques importants sont observés. Il serait intéressant d'**étudier une hypothèse concentrant les voies sur l'axe le plus à l'ouest** et donc, **plus en marge des milieux naturels à enjeux identifiés dans l'étude** pour permettre de libérer les emprises sensibles présentes dans la partie plus en lien avec la confluence et le fonctionnement hydrologique de la Moselle.

En complément, l'élargissement des voies devra permettre de **limiter au maximum les travaux en remblais** pour insérer au mieux le site dans la topographie plane de la vallée de la Moselle, limiter l'enclavement des zones bâties et favoriser les connexions visuelles entre les zones habitées et la Moselle.

Enfin, dans le cadre des fonctionnements du Syndicat mixte du SCoTAM, les urbaniste et paysagiste du Syndicat mixte se tiennent à votre disposition ainsi qu'à celle des collectivités et porteurs de projets. Ils répondent à tous questionnements et accompagnent, à titre gracieux, préalablement aux procédures d'évolutions des documents d'urbanisme et à la conception de

projets opérationnels. Récompensée par le Ministère de la Transition écologique, de l'Energie, du Climat et de la Prévention des risques, la **démarche paysagère d'urbanisme du SCoTAM** poursuit sa déclinaison au niveau des territoires dans le cadre du Grand Prix National du Paysage 2024 et constitue **un outil au service des projets**.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Madame La Directrice, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Président et par délégation,  
Madame Béatrice GILET  
Directrice Générale des Services  
du Syndicat mixte du SCoTAM



---

Syndicat Mixte chargé de l'élaboration et du suivi du SCoTAM

48 place Mazelle - 5700 Metz - [www.scotam.fr](http://www.scotam.fr)

Tél. : 03 72 60 61 32 - [contact@scotam.fr](mailto:contact@scotam.fr)

[Plan Paysages](#)

#### 14. Avis de la communauté de communes de Cattenom et Environs (CCCE) remis le 19 décembre 2025



Monsieur Philippe TABAROT  
Ministre des Transports

Ministère des Transports  
Direction des Mobilités Routières  
Sous-Direction de la stratégie d'aménagement  
et de modernisation du réseau routier national  
Tour Sequoia  
92005 LA DEFENSE CEDEX

Cattenom, le 19 décembre 2025

N/Réf. : 2025-1672//Mobilités Réseaux//MP/CA/LC  
Affaire suivie par Cédric ANDRE  
c.andre@cc-ce.com

Objet : Avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet  
A31Bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du  
Luxembourg

Monsieur le Ministre,

Je fais suite à votre saisine du 23 octobre 2025 relative au dossier d'enquête préalable à la  
déclaration d'utilité publique du projet A31Bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le  
Grand-Duché du Luxembourg.

Dès 2018, la Communauté de Communes de Cattenom et Environs (CCCE) affirmait tout son  
intérêt pour le projet qu'elle estimait comme étant une priorité d'infrastructure nationale.

En effet, l'A31, corridor européen (autoroute la plus chargée d'Europe pour le transit de  
marchandises avec une moyenne de 8 000 à 12 000 poids lourds par jour), est également une artère  
vitale pour l'emploi transfrontalier (120 000 travailleurs frontaliers français au Luxembourg, plus de  
190 000 d'ici 2040). C'est pourquoi, en avril 2025, la CCCE, aux côtés des 5 autres EPCI du Nord  
mosellan, avait exprimé son approbation quant à la variante qui intégrait la traversée de Florange par un  
tunnel profond mais elle formulait le souhait que le projet avance et se concrétise dans les délais  
annoncés, à savoir à l'horizon 2032.

Après analyse du dossier et échanges avec les communes membres, la CCCE a quelques  
observations à formuler sur le dossier qui nous a été communiqué.

#### La mise en place d'un péage autoroutier et la saturation des axes secondaires

Si la mise en place d'un péage autoroutier est désormais actée, des effets induits sur le réseau  
autoroutier secondaire doivent impérativement être pris en compte.

En effet, dans le cadre de migrations pendulaires quotidiennes vers le bassin de vie thionvillois et le  
Grand-Duché du Luxembourg, de nombreux automobilistes seront réticents à emprunter le tracé payant  
et se déporteront forcément sur le réseau secondaire. Déjà saturé et fortement sollicité, celui-ci verra la  
circulation s'amplifier davantage, engendrant une dégradation prématurée de la structure et des couches  
de roulement des voiries départementales et communales.

... / ...

Les campagnes de comptage réalisées par la CCCE sur ces routes en 2024 relevaient :

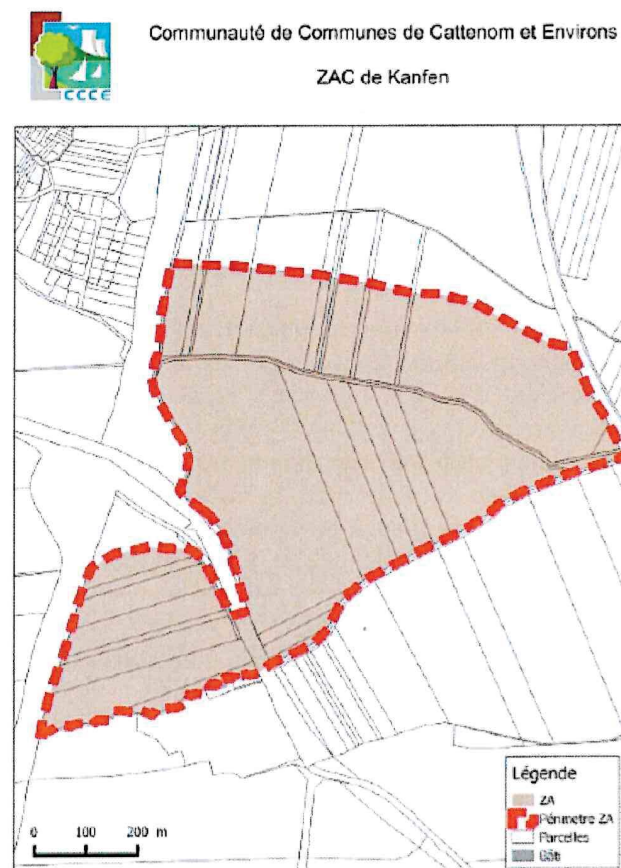
- 17 864 véhicules par jour tous flux confondus empruntant la Route Départementale 15 à hauteur  
de Kanfen ;
- 4 839 véhicules par jour tous flux confondus traversant Zoufftgen par la Rue Principale ;
- 2 848 véhicules par jour tous flux confondus empruntant la Rue Principale à Entringe ;

A ce titre, la CCCE vient de terminer un ambitieux programme d'aménagement et qualitatif et  
sécuritaire de toutes les voiries en traverse des agglomérations. Pour faire face à ces usures prématurées,  
il semble indispensable qu'une contribution financière générée par les recettes des péages soit apportée  
aux gestionnaires des réseaux de voirie (Conseil Départemental de la Moselle, Communauté de  
Communes de Cattenom et Environs et Communes).

#### La question des emprises foncières

La CCCE souhaite réaffirmer sa position concernant le projet de l'A31bis tel que présenté.  
Conformément à l'arrêté du 31 mai 2024 relatif à la mutualisation nationale de la consommation  
d'espaces naturels agricoles et forestiers des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt  
général majeur, toute consommation directe ou indirecte (relocalisation, zone de compensation...) ne  
devra en aucun cas être décomptée de l'enveloppe des quotas à construction attribuée au SCOTAT.

L'emprise nécessaire à la réalisation du projet impacte directement la parcelle la plus  
exploitable de la ZAC de Kanfen.



La somme de 596 000 euros a d'ores-et-déjà été dépensée dans cette ZAC au titre d'études  
diverses et d'ingénierie.

... / ...

Aussi, la CCCE demande à ce que l'Etat garantisse des emprises équivalentes figées et libres de toutes contraintes administratives afin de pouvoir localiser les différents prospects déjà identifiés.

#### **Création d'un échangeur à la sortie de ZOUFFTGEN**

La CCCE plaide en faveur de la création d'un échangeur à la sortie de Zoufftgen qui répondrait à un double objectif :

- Proposer une meilleure accessibilité pour les services de sécurité civile qui, lorsqu'ils viendraient du Grand-Duché du Luxembourg, n'auraient pas à sortir à l'échangeur de Kanfen pour pouvoir accéder à Zoufftgen ;
- Soulager l'encombrement du trafic en centre-ville de Dudelange, de Volmerange-les-Mines et de Zoufftgen.

#### **Lutte contre les nuisances sonores**

Des zones de protection acoustique sont prévues dans le projet sur les tronçons aux abords des habitations, notamment pour les communes de Kanfen et d'Entringe. Ce point paraît indispensable afin de protéger les riverains des nuisances sonores générées par l'accroissement attendu du trafic sur l'A31 Bis. La CCCE soutient cette initiative sans réserve.

#### **Communication d'informations auprès de la population**

De manière plus générale, il paraît nécessaire de mettre en place des moyens de communication auprès de la population permettant de connaître le trafic en temps réel sur l'A31 afin que les automobilistes puissent adapter leurs déplacements.

Une communication efficace permettra de maintenir les flux sur l'infrastructure principale et d'éviter les reports modaux sur les réseaux secondaires.

#### **Gestion du futur contrat d'exploitation de l'autoroute**

Les élus souhaitent que soit étudié un montage public permettant de répondre à l'appel d'offre relatif au contrat de concession de l'autoroute afin de maîtriser les conditions de circulation sur ce tronçon, notamment en ce qui concerne la gestion du péage.

#### **Réalisation d'une voie douce entre Hettange-Grande et Zoufftgen**

Le futur aménagement de l'A31Bis pourrait également être l'occasion de réaliser une voie douce entre Hettange-Grande et Zoufftgen. Celle-ci pourrait ensuite se poursuivre avec une liaison côté luxembourgeois, offrant ainsi une alternative concrète à la voiture particulière.

Je vous remercie par avance de l'attention que vous voudrez bien porter à ces observations et vous prie de croire, Monsieur Le Ministre, à l'expression de ma haute considération.

Le Président  
Michel PAQUET



## 15. Avis de la communauté d'agglomération de Portes de France - Thionville (CAPFT) remis le 22 décembre 2025

**Le Président**

**Maire de Thionville**

**Conseiller Départemental  
de la Moselle**

**Ministère des Transports**

Direction générale des infrastructures, des transports  
et des mobilités  
Direction des mobilités routières  
Sous-direction de l'aménagement du réseau routier  
national  
Bureau de l'animation et du pilotage des projets -  
zone nord

Tour Sequoia

**92005 LA DÉFENSE**

Yutz, le 22 décembre 2025

Monsieur le Ministre,

Vous avez sollicité l'avis formel de la Communauté d'Agglomération Portes de France – Thionville sur le projet autoroutier A31bis secteur nord préalablement à l'enquête publique qui précèdera la déclaration d'utilité publique correspondante.

Dans la continuité des échanges opérés au cours de la concertation préalable du projet, je vous confirme l'avis favorable de la Communauté d'Agglomération sur la réalisation du projet autoroutier A31bis, secteur nord, entre Thionville et la frontière luxembourgeoise.

Ce projet, attendu depuis plus de 30 ans, est aujourd'hui essentiel pour répondre à la saturation de l'A31, l'une des autoroutes les plus fréquentées d'Europe, et pour accompagner le développement démographique et économique de notre territoire, fortement marqué par la mobilité transfrontalière. Il s'inscrit également dans une stratégie globale de mobilité comprenant le développement du Service Express Régional Métropolitain (SERM), du fret ferroviaire, des lignes de bus transfrontaliers et de parking P+R.

Je souhaite toutefois attirer votre attention sur plusieurs points essentiels pour garantir l'acceptabilité locale et la réussite du projet et vous partage à cet effet plusieurs recommandations :

- **Insertion urbaine et environnementale :**
  - o Limiter l'impact sur les milieux naturels, la biodiversité, les zones humides et le patrimoine, conformément à la variante en tunnel F4 retenue, qui présente les meilleurs atouts en matière de durabilité et de cohérence environnementale.
  - o Préserver la qualité de vie des riverains, notamment à la sortie nord du tunnel à proximité du château de Bétange et des quartiers de Terville, en privilégiant une tranchée couverte et des protections acoustiques renforcées.

.../...

- **Gestion des nuisances :**
  - o Mettre en œuvre des mesures ambitieuses de réduction du bruit et de la pollution atmosphérique dans les zones urbanisées traversées (Elange, Uckange, Thionville, Terville), via des protections acoustiques, des revêtements à faible bruit et une modélisation précise des impacts.
  - o Assurer la collecte, le traitement et la restitution des eaux pluviales pour préserver la ressource en eau et limiter les risques d'inondation.
- **Relocalisation des entreprises :** Il est impératif d'apporter rapidement une visibilité aux entreprises de la ZAC Sainte Agathe à Florange, concernées par le tracé du futur échangeur, afin de leur proposer des solutions de relocalisation adaptées et de lever les incertitudes qui freinent leur développement.
- **Suivi et concertation :**
  - o Poursuivre une concertation étroite avec les collectivités, les riverains et les acteurs économiques tout au long de la réalisation du projet, afin d'adapter les solutions aux besoins locaux et de garantir l'adhésion de tous.

Je vous rappelle également rester dans l'attente de la confirmation de l'État quant à la prise en compte au titre des Projets d'Envergure Nationale et Européenne (PENE) du projet A31bis et de son corollaire la relocalisation des entreprises impactées par le tracé, afin que la consommation d'espaces naturels correspondante ne pèse pas sur la trajectoire de développement du territoire.

Pour conclure, je réaffirme le soutien plein et entier de la Communauté d'Agglomération Portes de France - Thionville à la réalisation rapide de l'A31bis, infrastructure indispensable pour la mobilité, la sécurité et l'attractivité de notre territoire. Je reste toutefois vigilant quant à la prise en compte des enjeux environnementaux, sociaux et économiques évoqués ci-avant.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

**Dr Pierre CUNY**



## 16. Avis de la communauté d'agglomération du Val de Fensch (CAVF) remis le 22 décembre 2025

HAYANGE, le

**Le Président de la Communauté  
d'Agglomération du Val de Fensch**

À  
Monsieur le Préfet  
Préfecture Région Grand Est  
5 place de la république  
F-67073 STRASBOURG

Réf : D2507-000936

Affaire suivie par : François DEMAY, chargé de mission Développement économique ✉ [deveco@agglo-valdefensch.fr](mailto:deveco@agglo-valdefensch.fr)

Assistante : Khédidja MARFIA ☎ 03.82.86.81.72 ✉ [deveco@agglo-valdefensch.fr](mailto:deveco@agglo-valdefensch.fr)

**OBJET** : Saisine des collectivités sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis, secteur nord, entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 23 octobre 2025, reçu le 24 octobre, vous avez sollicité mon avis concernant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis, secteur nord, entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg.

La réalisation de ce projet entraînera des bouleversements majeurs dans les flux routiers sur le secteur entre Florange et Terville. Depuis 2018, une grande partie des zones d'aménagement concerté (ZAC) Sainte-Agathe et de la Feltière ont vu leur développement gelé par un arrêté préfectoral portant prise en considération du projet A31bis. À ce jour, quinze entreprises sont concernées par le périmètre de déclaration d'utilité publique, ce qui a fortement entravé leur croissance. La délocalisation d'une partie de ces entreprises pénalisera durablement le tissu économique local.

Par ailleurs, l'intégration, au titre des compensations environnementales, de fonciers destinés par les règlements d'urbanisme au développement communal pénalise des villes déjà confrontées à une forte contrainte foncière. Les travaux de génie civil liés à la réalisation des infrastructures généreront également des nuisances importantes pour la population. Notre territoire ne peut subir ces impacts sans un accompagnement fort de l'État.

Je rappelle que, par courrier du 10 juillet 2025, le préfet de Région Jacques Witkowski a soutenu le principe de prise en compte, au titre des projets d'envergure nationale ou européenne (PENE), des emprises des entreprises destinées à être délocalisées. Je salue ce soutien, qui permettra à la Communauté d'Agglomération du Val de Fensch et à la Communauté d'Agglomération Portes de France – Thionville, prochainement fusionnées, d'assurer la relocalisation des entreprises expropriées de la ZAC Sainte-Agathe. Ce projet est essentiel pour la préservation du tissu économique local et la pérennité des établissements concernés. Toutefois, la réussite de cette opération nécessite impérativement la mobilisation d'une surface foncière minimale de 25 hectares.

Les documents transmis permettent une meilleure compréhension des enjeux liés à l'A30, à la VR52 et à l'accessibilité des ZAC Sainte-Agathe et de la Feltière. Je souligne la disponibilité et la qualité des échanges avec vos services. Cependant, l'A31bis ne doit pas devenir une barrière physique sur le territoire de la Commune de Florange, divisant la ZAC Sainte-Agathe en deux entités dont l'unique liaison serait la rue Nationale au nord. Cette configuration serait préjudiciable aux entreprises maintenues sur site, déjà impactées par les travaux.

.../...

[www.agglo-valdefensch.fr](http://www.agglo-valdefensch.fr)

HÔTEL DE COMMUNAUTÉ - 10 RUE DE WENDEL - BP 20176 - 57705 HAYANGE CEDEX - TÉL : 03 82 86 81 81

Courriel : [info@agglo-valdefensch.fr](mailto:info@agglo-valdefensch.fr)

ALGRANGE – FAMECK – FLORANGE – HAYANGE – KNUTANGE – NEUFCHÉF – NILVANGE – RANGUEVAUX – SERÉMANGE-ERZANGE – UCKANGE



.../...  
De plus, la réalisation d'une nouvelle caserne de pompiers regroupant les effectifs de Florange et de Fameck est programmée au sein de la ZAC Sainte Agathe, à l'aboutissement de la rue Pilâtre de Rozier.

La zone Est de la ZAC de la Feltière est destinée à accueillir des activités industrielles et logistiques. FEDERAL MOGUL AFTERMARKET FRANCE – TENNECO Fameck y développe déjà une activité logistique importante. Une connexion directe de cette zone Est à la bretelle reliant l'A30 à la VR52 serait bénéfique au développement économique du territoire. Il convient d'anticiper dès à présent afin d'éviter l'effet « tunnel » que pourrait représenter le projet A31bis pour les entreprises de la future agglomération Thionville-Fensch. L'A31bis doit constituer une opportunité pour notre territoire grâce à une desserte de qualité. Je sollicite que cet enjeu soit intégré au document de consultation de la future concession autoroutière, afin d'éviter que ce sujet ne soit traité ultérieurement dans une logique purement comptable.

Sur le volet environnemental, je demande que les emprises destinées au développement urbain, conformément aux règlements d'urbanisme communaux, soient exclues des fonciers affectés aux compensations environnementales du projet A31bis. Concernant les captages d'eau potable, je me félicite des mesures prévues pour éviter tout impact sur les eaux souterraines en phase travaux et exploitation. Je sollicite également une surveillance renforcée du dispositif garantissant les écoulements sous le tunnel, le captage Ranney 1 de Florange constituant une ressource indispensable pour le territoire. Enfin, je demande que les documents de consultation des entreprises intervenant sur ce secteur prévoient des garanties strictes contre toute pollution susceptible d'affecter ce captage.

Nos services se tiennent à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma haute considération.



Le Président

Michel LIEBGOTT



## 17. Avis de la commune de Thionville remis le 22 décembre 2025



ARRIVEE DOITM  
29 DEC. 2025

**Le Maire,  
Président de la Communauté  
d'Agglomération  
« Portes de France – Thionville »  
Conseiller départemental de la Moselle**

**Direction générale des infrastructures,  
des transports et des mobilités**

Tour Séquoia  
1 Place Carpeaux  
92800 PUTEAUX

Nos réf :

Thionville, le 22 décembre 2025

**OBJET : A31bis – Saisine des collectivités sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**

Monsieur le Ministre,

Par courrier en date du 23 octobre 2025, vous avez saisi pour avis, sous deux mois, les collectivités locales concernées par l'A31 bis à propos du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de ce projet secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg.

Je considère le projet A31bis comme une infrastructure stratégique vitale pour l'avenir du territoire thionvillois. Il répond à des enjeux majeurs : fluidité des déplacements, sécurité des usagers, attractivité économique et qualité de vie. Dans un contexte de congestion quotidienne et de flux transfrontaliers croissants, ce projet est attendu par nos habitants et nos entreprises depuis de très nombreuses années.

Je tiens à saluer l'initiative de l'État pour répondre à cette saturation chronique de l'A31, et à remercier ses services pour la mise en œuvre d'une concertation permanente autour de ce projet.

Aussi, je souhaite que la Ville continue d'être un acteur pleinement associé aux décisions qui impacteront son cadre de vie et son développement.

**VILLE DE THIONVILLE**

Rue Georges-Ditsch - BP 30352 - 57125 Thionville Cedex - 03 82 82 25 25 -

Courriel : [cabinet@mairie-thionville.fr](mailto:cabinet@mairie-thionville.fr)

Tout courrier doit être adressé de manière impersonnelle à Monsieur le Maire



Lors du comité de pilotage du 28 novembre 2025, présidé par Monsieur le préfet du Département de la Moselle, réunissant élus, collectifs et associations, le calendrier des prochaines étapes de procédure et de consultation jusqu'à l'enquête publique a été présenté.

Depuis près de 30 ans, élus, riverains et techniciens débattent et travaillent sur ce projet qui prend une acuité particulière sur sa section nord.

Le trafic actuel dépasse les 100 000 véhicules jour sur certaines sections, faisant de l'A31 l'autoroute la plus chargée d'Europe avec une moyenne de 8 à 12 000 poids lourds par jour avec de réels enjeux de sécurité pour les usagers.

Des embouteillages quotidiens sont observés aux heures de pointe, au niveau des échangeurs de la traversée de Thionville ou à proximité de la frontière luxembourgeoise.

Cette situation amène les travailleurs transfrontaliers à utiliser les routes départementales, voire communales non adaptées, accroissant la dangerosité. Alors que la circulation globale a augmenté de 30% en 20 ans, les prévisions annoncent un fort accroissement des travailleurs transfrontaliers. 136 000 en 2030, il y aurait dès lors plus de 100 000 frontaliers résidant dans le Nord Lorraine en 2030.

D'importants projets sont menés pour améliorer et augmenter la capacité des transports collectifs et pour développer le fret ferroviaire et fluvial.

La Région Grand-Est s'est ainsi engagée fortement à développer l'axe ferroviaire entre Metz et le Grand-Duché du Luxembourg, développant notamment un Service Express Régional Métropolitain inscrit au CPER 2023-2027. 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 des 9 000 et 11 000 aujourd'hui, soit un doublement de l'offre. Pour Thionville, le trafic passager quotidien attendu en gare passera ainsi de 3 500 passagers à 8 800, à ce même horizon.

Plusieurs solutions visant à améliorer la mobilité sont développées à Thionville : lignes de bus transfrontaliers, développement du P+R de Metzange, parking silo Joseph Bech à proximité immédiate de la gare, développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service, développement des mobilités alternatives avec la mise en place de voies dédiées au mode doux de déplacement.

**VILLE DE THIONVILLE**

Rue Georges-Ditsch - BP 30352 - 57125 Thionville Cedex - 03 82 82 25 25 -

Courriel : [cabinet@mairie-thionville.fr](mailto:cabinet@mairie-thionville.fr)

Tout courrier doit être adressé de manière impersonnelle à Monsieur le Maire



En agissant ainsi, Thionville entre pleinement dans le troisième millénaire d'une mobilité décarbonée. Si les collectivités assument entièrement leurs responsabilités face à la question de mobilité, il importe que l'État français continue à prendre les siennes, comme l'État luxembourgeois a pris les siennes.

Considérant les éléments contenus dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'A31bis secteur Nord, la Ville de Thionville estime que le projet proposé répond aux enjeux réels en terme de mobilité, rendant cette infrastructure essentielle pour les territoires concernés.

Je réaffirme mon soutien inconditionnel à la réalisation rapide de l'A31bis en parallèle des travaux d'infrastructures entrepris par le gouvernement luxembourgeois.

L'A31 bis, pensée à une échelle européenne, est essentielle à l'attractivité des territoires transfrontaliers.

J'affirme également la nécessité de prioriser l'A31 bis secteur Nord Mosellan dans la mesure où l'A31, du fait de son engorgement croissant ne répond plus à sa fonction de continuité autoroutière, utile, tant en terme de proximité, qu'en terme de grand transit sur un euro-corridor Nord-Sud et ne peut plus jouer la complémentarité multimodale avec les modes de transport fluvial, aéroportuaire et routier.

Je me félicite enfin que par décision ministérielle consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, relative au projet d'aménagement routier entre Richefont et la frontière luxembourgeoise, la variante en tunnel du fuseau F4 soit retenue.

L'avènement du projet A31 bis secteur nord permettra, par ailleurs, l'amélioration notable de la qualité de vie sur l'ensemble du territoire du thionvillois avec la suppression du trafic de transit de poids lourd dans la traversée urbaine, la réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique dans les quartiers sud et centre.

Particulièrement favorable au projet proposé, je souhaite toutefois formuler quelques remarques et points d'attention pour garantir son insertion optimale dans notre territoire communal. Vous trouverez à cet effet, en pièce jointe, une note technique. Mes services se tiennent à votre entière disposition pour en échanger.

**VILLE DE THIONVILLE**

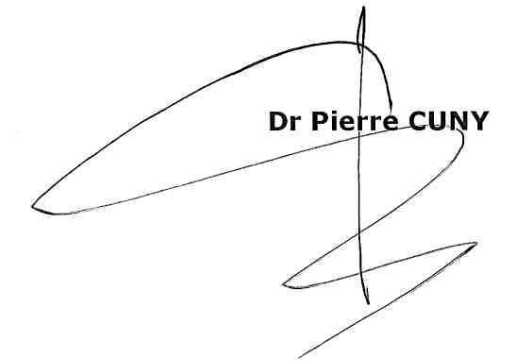
Rue Georges-Ditsch - BP 30352 - 57125 Thionville Cedex - 03 82 82 25 25 -  
Courriel : [cabinet@mairie-thionville.fr](mailto:cabinet@mairie-thionville.fr)

*Tout courrier doit être adressé de manière impersonnelle à Monsieur le Maire*



La Ville de Thionville émet donc un avis favorable à la réalisation, dans les meilleurs délais, du barreau Nord concédé tel que défini dans la décision ministérielle du 05 janvier 2024 d'un aménagement autoroutier entre Richefont et la frontière luxembourgeoise reposant sur la variante en tunnel du fuseau F4.

Vous remerciant encore des avancées significatives de ce projet vital pour notre territoire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mon profond respect.

  
**Dr Pierre CUNY**

**VILLE DE THIONVILLE**

Rue Georges-Ditsch - BP 30352 - 57125 Thionville Cedex - 03 82 82 25 25 -  
Courriel : [cabinet@mairie-thionville.fr](mailto:cabinet@mairie-thionville.fr)

*Tout courrier doit être adressé de manière impersonnelle à Monsieur le Maire*



Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'A31 bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg

NOTE TECHNIQUE

Ce document est une note technique en appui de l'avis favorable émis par la Ville de Thionville quant au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'A31 bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg.

Il vise à sensibiliser sur les points d'attention de la Ville de Thionville et à solliciter des précisions sur quelques points afin de garantir une compréhension complète des impacts et des modalités de mise en œuvre du projet.

1. En matière d'urbanisme et d'environnement

Le périmètre de DUP proposé intègre en son sein une zone située au niveau du quartier village d'Elange entre l'A31 et la RD 14 dite montée du Saint-Michel. Cette zone est destinée à accueillir un projet d'aménagement économique ainsi qu'un grand équipement publique structurant d'intérêt général.

Le projet d'A31bis conduira à la suppression de près de 19 ha d'Espaces Boisés Classés soumis au régime forestier, une attention toute particulière méritera d'être portée aux compensations proposées en matière de reboisement, idéalement dans un périmètre proche de l'A31 bis.

Les étangs Saint-Pierre, zone humide et réservoir de biodiversité, en cours d'acquisition par la ville de Thionville, à proximité immédiate de l'A31, pourrait être l'objet de travaux et d'aménagement de compensation en matière environnementale si nécessaire.

La Ville souhaite que les consommations foncières voire l'artificialisation des sols engendrées par le projet ne soient pas comptabilisées dans les calculs de consommation communale.

Le projet A31 bis se réalisera dans le cadre d'une concession, le niveau de tarif péager pratiqué sera garant d'un réel report de trafic sur le tronçon autoroutier nouvellement créer.

Le projet prévoit l'élargissement à 2\*3 voies au sortir du tunnel jusqu'à la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg avec un usage de la bande d'arrêt d'urgence

par les transports en commun. Est-il envisageable, qu'à des horaires clairement identifiés en heures de pointe, le co-voiturage soit obligatoire pour circuler en véhicule léger sur la voie de gauche afin de réduire l'autosolisme ?

2. En matière technique

Le déclassement de l'actuel tronçon traversant Thionville est un enjeu sensible en matière de qualité de vie et de mobilité locale. Aussi, la Ville souhaite être associée à la définition des modalités de régulation et des dispositifs de contrôle afin que cette transformation bénéficie pleinement aux habitants.

Une présentation détaillée de l'aménagement du diffuseur 43 apparaît nécessaire afin de comprendre la configuration des bretelles, l'organisation des flux et les effets sur la circulation locale et l'accès aux zones économiques. Une anticipation des impacts sur les quartiers riverains semble indispensable pour garantir une intégration harmonieuse.

Une clarification sur les dispositifs de protections acoustiques prévus le long des habitations thionvilloises est attendue : localisation des écrans, caractéristiques techniques (hauteur, matériaux, performance) et calendrier de mise en œuvre.

La question de la prise en charge financière, conformément à la page 7 du « dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique – Pièce I – Classement des voies », qui tient compte du potentiel fiscal de la collectivité, mérite d'être précisée.

Concernant les quatre ouvrages impactés :

- AU141 (Route des Futaies) : indiqué comme « à remplacer ». Il est important de savoir qui prend en charge la démolition et la reconstruction, et si la reconstruction est prévue à l'identique ou avec des modifications.
- AU129 (chemin rural) : mentionné « sans objet » mais avec une réduction de largeur (BDG à 1 m, BDD à 0,50 m). Cette mention doit être explicitée afin de comprendre ce qu'elle implique concrètement pour l'ouvrage et son usage.
- AU128 (chemin rural) : mentionné « sans objet ».
- AU127 (chemin rural) : présente une incohérence entre les documents. Dans « Étude d'impact – partie 2 sur 4, planche 3 », il est indiqué comme « à conserver », alors que dans le tableau « Figure 28 – description des opérations projetées en secteur Nord pour les ouvrages de franchissement », il est indiqué comme « à démolir et à reconstruire ». Cette contradiction nécessite une clarification.

Il semble également nécessaire de savoir si les passages supérieurs existants, qui sont des rétablissements de chemins ruraux, entrent dans la réflexion pour intégrer des fonctionnalités écologiques, par exemple en remplaçant les trottoirs bétonnés par des bandes enherbées, et quelles conséquences ces aménagements auraient sur leur statut et leur gestion.

Le projet prévoit la création d'un passage à faune dans les bois de Thionville. Ce point doit être clarifié, notamment sur la responsabilité de la construction et la gestion ultérieure.

Le déclassement de l'actuel tronçon traversant Thionville est un enjeu sensible en matière de qualité de vie et de mobilité locale. Aussi, la Ville souhaite être associée à la définition des modalités de régulation et des dispositifs de contrôle afin que cette transformation bénéficie pleinement aux habitants. Une attention particulière à la remise en service de la passerelle piétonne en surplomb de l'A31 et reliant les secteurs Laydecker et des Etangs Saint-Pierre.

Enfin, s'agissant d'un futur chantier d'importance majeure, la prise en compte des nuisances inhérentes à ce type de travaux à proximité des habitations paraît indispensable.

## 18. Avis du conseil régional remis le 9 avril 2026

Le Président du Conseil régional  
**Franck LEROY**

Strasbourg,  
le **13 JAN. 2025**

**Monsieur Philippe TABAROT**  
Ministre des Transports  
Ministère des Transports  
246 BOULEVARD SAINT-GERMAIN  
75007 PARIS

**Objet : Saisine des collectivités sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

En application du Code de l'Environnement, vous avez sollicité l'avis de la Région Grand Est sur le *dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31bis secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg*.

Tout d'abord, je tiens à vous remercier pour le travail conduit par les services de l'Etat au bénéfice du territoire du Nord lorrain qui attend une nouvelle infrastructure de désengorgement de longue date. La Région Grand Est investit déjà largement dans l'augmentation des capacités du transport ferroviaire en particulier sur l'axe Nancy - Metz - Luxembourg, et est tout à fait favorable à l'amélioration des infrastructures routières vers le Luxembourg, ce à quoi le projet A31bis secteur nord va contribuer.

En outre, dans le cadre de la mise à disposition d'une partie du réseau routier national en faveur de la Région Grand Est depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, en application de la Loi 3DS, la Région avec le concours de la DIR Est et de la DREAL Grand Est s'engage dans de nombreuses opérations de création ou d'entretien des infrastructures routières (réfection du viaduc de Beauregard sur l'A31 à Thionville, mise à 2x3 voies de l'A31 entre Metz et Nancy...). La convention de mise à disposition du réseau routier national en date du 19 octobre 2023 qui nous lie, et son avenant du 18 novembre 2024, exclut explicitement le projet A31bis secteur nord qui a vocation à être concédé, du champ de la mise à disposition, mais prévoit cependant le principe d'une association étroite par l'Etat, de la Région dans la conduite de ce projet.

1/3

A cet égard et comme j'ai déjà pu l'écrire à Monsieur le Préfet de la Moselle, qui m'avait sollicité le 28 mai 2025, s'agissant du projet de dossier d'enquête publique, la section actuelle de l'autoroute A31 dans la traversée de Thionville, qui sera shuntée par une nouvelle section autoroutière concédée, ne pourra rester à l'avenir sous la responsabilité de la Région, cette section ayant vocation à être interdite aux poids lourds en transit et ne pouvant par conséquent pas être soumise à une redevance d'usage pour les poids lourds. En ce sens, l'évaluation socio-économique produite dans le dossier, intègre une perte pour la Région valorisée à hauteur de 361 M€ d'éco-contribution sur la période 2030-2070, soit plus de 9M€/an, du fait de la concession, alors que l'Etat prévoit d'y percevoir sur la même période, 655 M€ de TVA sur les péages. L'actuelle section de l'A31 au droit de Thionville comporte notamment deux ouvrages majeurs de franchissement de la Moselle, mais que la Région ne saurait pas conserver en gestion, faute de disposer des ressources financières liées à la taxe poids lourds.

En effet, permettez-moi de souligner que l'une des conditions indispensables à la réussite de la mise à disposition du réseau routier national doit permettre l'établissement par la Région d'une écocontribution poids lourds, au sens de la Loi Climat et Résilience et en application de la Directive Eurovignette, dont les recettes permettront, à travers un budget annexe, de financer l'entretien et l'investissement sur le réseau routier national mis à disposition. L'impossibilité de mise en œuvre d'une redevance d'usage pour les poids lourds emporterait d'ailleurs résiliation de l'expérimentation.

Dans ce contexte, j'avais demandé à Monsieur le Préfet de la Moselle que soit modifié le dossier d'enquête publique. Au vu du dossier communiqué, je constate avec regret que cette demande n'a pas été prise en compte, alors même qu'aucune collectivité locale ne sera en mesure de reprendre l'infrastructure de l'actuelle A31 dans la traversée de la ville de Thionville.

Dans le projet de l'A31 bis section Nord, et suite à la procédure de concertation, le choix de l'Etat s'est porté sur un tunnel de 2,6 km qui devra par conséquent être exploité selon les normes de sécurité propres aux tunnels routiers. Ainsi, lors d'événements routiers (pannes, accidents, présence de piéton), mais aussi à l'occasion d'inspections ou de travaux d'entretien, l'un ou l'autre des 2 tubes aura vocation à être fermé à la circulation, le trafic étant alors renvoyé vers les autres axes, dont au premier rang, la section actuelle de l'autoroute A31. En ce sens, il apparaît opportun et utile que cette section actuelle de l'A31 soit intégrée dans le périmètre de la future concession. A titre d'exemple il existe déjà un précédent sur le territoire régional, puisque lors de la création de la nouvelle section de l'autoroute A4 en contournement de Reims, la section historique (renumérotée A344) de la traversée de Reims est restée dans le périmètre du concessionnaire SANEF, sans déclassement, bien que limitée dans son intégralité à 90 km/h pour les véhicules légers, et 80 km/h pour les plus de 3,5 tonnes.

2/3



Dans la mesure où, selon les informations dont je dispose, ce nouveau tunnel de l'A31bis Nord sera classé parmi les 20 plus longs de France, je regrette que le chapitre relatif aux « Conditions d'exploitation et d'entretien » ne traite pas des modalités d'exploitation de l'autoroute lorsque le tunnel subira des opérations de maintenance, d'entretien, ou encore un accident. Il s'agit-là d'un point essentiel qui aurait nécessité d'être explicité, pour permettre la bonne information du public.

Enfin, alors que le dossier d'information du public indique que « les candidats à la concession pourront solliciter et faire inscrire dans le contrat de concession le principe d'une subvention d'équilibre (Etat et collectivités) si les recettes de péage ne sont pas atteintes », je souhaite dès à présent porter à votre connaissance la difficulté que pourrait constituer une telle subvention d'équilibre pour la Région, déjà contrainte de limiter son niveau d'intervention sur des politiques qui relèvent pleinement de son champ de compétences, du fait des contraintes budgétaires liées non seulement au contexte économique mais également dans la perspective des contributions attendues des collectivités au niveau national, en particulier dans le PLF 2026. Compte-tenu du calendrier des assemblées délibérantes, je tiens à vous informer par la présente que l'avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet A31 bis Nord, pourra être présenté à l'assemblée régionale à l'occasion de la séance d'avril 2026.

Comme le prévoit la convention de mise à disposition, en date du 19 octobre 2023, qui lie l'Etat à la Région, je me permets de réitérer ma demande adressée à M. le Préfet de Moselle le 28 mai 2025, afin que la Région soit désormais étroitement associée à la suite de la procédure d'enquête publique, dont la rédaction du mémoire en réponse au commissaire enquêteur.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Bien cordialement,

Copie :

- La Directrice des Mobilités routières : Mme Sandrine CHINZI
- Le Préfet de Région Grand Est
- Le Préfet de Moselle
- Le Directeur de la DREAL Grand Est
- [remi.petrequin@developpement-durable.gouv.fr](mailto:remi.petrequin@developpement-durable.gouv.fr)
- [saml.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:saml.dmr.dgitm@developpement-durable.gouv.fr)

## Rapport du Président à la Commission Permanente

Séance du 9 avril 2026

Rapport n°	26CP-676
Commission(s)	Commission Transports, Déplacements et Infrastructures du 31 mars 2026
Objet	<b>Avis dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publiques pour l'A31 bis section Nord</b>
Budget par Activité	MOBILITES / Accompagner le développement des grands réseaux de transport / Soutenir la création et le développement des infrastructures routières

**Le présent rapport s'inscrit dans le cadre du projet de section Nord de l'A31 Bis (entre Richemont et la frontière luxembourgeoise) dont la maîtrise d'ouvrage est portée par l'Etat. Il a pour objet d'émettre un avis sur le dossier d'enquête qui sera soumis au public, en vue de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).**

En application du Code de l'environnement, l'Etat a sollicité l'avis de la Région Grand Est sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet A31 bis section Nord, entre Richemont et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg.

### Éléments de contexte concernant la section Nord du projet d'A31 bis

Malgré l'importante augmentation du nombre des liaisons ferroviaires de voyageurs organisées par la Région Grand Est sur l'axe Nancy – Metz – Luxembourg, l'autoroute A31 continue d'accueillir toujours plus de véhicules, provoquant sa saturation en heures de pointe. Outre les conséquences en termes de perte de temps pour les usagers de l'A31 (dont notamment les nombreux pendulaires), il résulte de cette saturation de l'autoroute des conséquences en termes de sécurité pour les usagers.

A la suite de l'abandon par l'Etat du projet A32 qui visait à construire une autoroute parallèle à A31, l'Etat a travaillé à l'émergence d'un projet alternatif (dénommé A31 bis) dont l'objectif est de répondre aux enjeux de congestion de l'A31, tout en privilégiant l'aménagement des infrastructures existantes, plutôt qu'une nouvelle autoroute.

Par décision ministérielle du 12 février 2016, l'Etat a acté une division des études et de la concertation du projet « A31 bis » en trois sections (Nord, Centre et Sud), cela afin de favoriser une cohérence du/des projet(s) avec les enjeux locaux :

- a) La section Sud regroupe l'agglomération Nancéienne et le Toulinois ; elle fait l'objet d'échanges et de réflexions sous l'égide d'un Groupement d'Intérêt Public (GIP) créé à cet effet ;
- b) La section Centre s'étend entre le Nord de Nancy et le Sud de Metz sur 40 km ; elle doit faire l'objet d'une mise à 2X3 voies via l'aménagement du terre-plein central ;
- c) La section Nord s'étend entre le nœud de Richemont et la frontière Luxembourgeoise ; elle est l'objet de la future enquête publique et du présent avis.

A la suite de la démarche de concertation menée du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, une nouvelle décision ministérielle en date du 5 janvier 2024, est venue acter les grands principes du projet de section Nord de l'A31 bis, dont notamment le recours à une concession autoroutière du fait du coût très important et de la complexité des travaux envisagés. Ainsi, une fois les travaux réalisés, l'utilisation de cette section de l'autoroute A31 sera payante, tant pour les véhicules légers (VL) que les poids-lourds (PL). Le choix du concessionnaire sera réalisé par l'Etat une fois le Décret d'Utilité Publique obtenu.

Le tracé et les grands principes d'aménagement de la section Nord ont également été arrêtés par l'Etat, sur la base d'un contournement de Thionville par l'Ouest via une infrastructure en partie nouvelle :

- Mise à 2X3 voies de l'A30 entre le nœud de Richemont (actuel échangeur entre A30 et A31) et l'échangeur de la ZAC Sainte-Agathe à Florange ;
- Création d'une liaison nouvelle à 2X2 voies en grande partie en tunnel entre la ZAC Sainte Agathe et le tracé actuel de l'A31 au Nord de Florange, dite COT (Contournement Ouest de Thionville) ;
- Mise à 2X3 voies de l'A31 du Nord de Thionville jusqu'à la frontière, avec également la création d'une voie réservée aux Transports en Commun (VRTC) sur la bande d'arrêt d'urgence.

Il est à noter que si la gestion actuelle de l'A31 relève de la Région dans le cadre de la mise à disposition expérimentale du Réseau Routier National (RRN) avec le concours des effectifs de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Est, le projet de section Nord de l'A31 bis reste sous la maîtrise d'ouvrage exclusive de l'Etat et ne relève donc pas de la mise à disposition du Réseau Routier National (RRN), contrairement aux aménagements prévus sur les sections Sud et Centre de l'A31 bis.

#### **La Région favorable et engagée dans l'amélioration des capacités de mobilités vers le Luxembourg**

Dans ce cadre, et alors que le territoire du Nord lorrain attend de longue date le désengorgement de l'autoroute A31, la Région Grand Est qui investit par ailleurs largement dans l'augmentation des capacités du transport ferroviaire en particulier sur l'axe Nancy - Metz - Luxembourg, et plus globalement dans le SERM Lorraine-Luxembourg, est tout à fait favorable à l'amélioration des infrastructures routières vers le Luxembourg, en particulier à destination des transports collectifs (cars express) et au covoiturage, ce à quoi le projet A31 bis Nord va contribuer.

#### **La Région souhaite rappeler qu'elle soit étroitement associée à ce projet, en application de l'article 29 de la convention de mise à disposition du réseau routier national**

L'article 29 de la convention signée avec l'Etat le 19 octobre 2023 et son avenant du 18 novembre 2024, pour la mise à disposition d'une partie du réseau routier national, indique que le projet A31 bis Nord ne relève pas du périmètre régional en raison de sa mise en concession, tout en

précisant l'association étroite de la Région dans la conduite de ce projet par l'Etat.

Aussi, la Région souhaite rappeler qu'elle soit désormais pleinement associée à la suite de la procédure d'enquête publique, dont la rédaction du mémoire en réponse au commissaire enquêteur, ainsi que de l'ensemble des documents techniques, au-delà de son rôle de personne publique associée.

#### **La Région rappelle son souhait de voir évoluer les bases du contrat de concession, afin de pouvoir être pleinement associée à la gouvernance de la future concession**

La Région souhaite rappeler son adhésion au principe de concession autoroutière, mais qu'il lui paraît opportun de prévoir d'ores-et-déjà dans le futur contrat de l'A31 bis Nord les conditions d'association de la Région à la gouvernance de la future concession.

La Région, en sa qualité de cheffe de file des mobilités, à travers le SRADDET notamment, prend en compte l'ensemble des mobilités, y compris routières, et d'autant plus sur un territoire fortement concerné par la multimodalité et les mobilités transfrontalières.

#### **Les remarques de la Région dans son avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**

- a) Conditions d'exploitation et d'entretien du futur tunnel

A l'issue des études préalables et de la démarche de concertation, le choix de l'Etat s'est porté sur un tracé qui comportera un tunnel de 2,6 km. Cette longueur impose par conséquent une exploitation selon les normes de sécurité propres aux tunnels routiers. Ainsi, lors d'événements routiers (pannes, accidents, présence de piéton), mais aussi à l'occasion d'inspections ou de travaux d'entretien, l'un ou l'autre des 2 tubes aura vocation à être fermé à la circulation, le trafic pouvant alors être renvoyé vers d'autres itinéraires, au premier rang desquels, la section actuelle de l'autoroute A31 dans la traversée de Thionville.

Selon les informations disponibles à ce jour, ce nouveau tunnel de l'A31 bis Nord sera classé parmi les 20 plus longs de France. Aussi, il paraîtrait opportun de compléter le chapitre relatif aux « Conditions d'exploitation et d'entretien » du dossier d'information, avec les modalités d'exploitation de l'autoroute lorsque le tunnel subira des opérations de maintenance, d'entretien, ou encore un accident. Il s'agit d'un point essentiel qui aurait nécessité d'être explicité, pour permettre la bonne information tant du public que des gestionnaires de voiries et des collectivités riveraines.

- b) Le devenir de la section actuelle de l'A31 dans la traversée de Thionville, qui sera substituée par la nouvelle section autoroutière

Le périmètre de la future concession prévoit un tracé nouveau par le tunnel évoqué ci-avant et se substituera à la section actuelle de l'A31 dans la traversée de Thionville. Lors des différentes rencontres sous l'égide de M. le Préfet de Moselle, il a été rappelé que cette section ne pourra pas rester sous la responsabilité de la Région, puisqu'elle a vocation à être interdite aux poids lourds en transit et ne pourra donc plus être soumise à l'écocontribution poids lourds. Cette section de l'A31 au droit de Thionville comporte notamment deux ouvrages majeurs de franchissement de la Moselle, dont le viaduc de Beaugard en cours de réhabilitation, que la Région ne saurait conserver en gestion faute de disposer des ressources financières liées à la taxe poids lourds.

On peut d'ailleurs relever que l'évaluation socio-économique produite dans le dossier, intègre une perte pour la Région valorisée à hauteur de 361 M€ d'écocontribution sur la période 2030-2070 (soit plus de 9M€/an) du fait de la concession, alors que l'Etat prévoit d'y percevoir sur la même période 655 M€ de TVA sur les péages.

Or, l'une des conditions indispensables à la réussite de la mise à disposition du réseau routier national passe par la mise en œuvre de l'écocontribution poids lourds, au sens de la Loi Climat et Résilience et en application de la Directive Eurovignette, dont les recettes permettront, à travers un budget annexe, de financer l'entretien et l'investissement sur le réseau routier national mis à disposition.

Aussi, dans ce contexte et en l'absence actuellement d'accord explicite d'autre collectivité locale pour reprendre l'infrastructure de l'actuelle A31 dans la traversée de Thionville, il apparaît opportun et utile de demander à l'Etat d'intégrer la possibilité que cette section actuelle de l'A31 soit intégrée dans le périmètre de la future concession. A titre d'exemple il existe déjà un précédent sur le territoire régional, puisque lors de la création de la nouvelle section de l'autoroute A4 en contournement de Reims, la section historique (renumérotée A344) dans la traversée de Reims est restée dans le périmètre du concessionnaire SANEF sans déclasserment et sans péage, mais limitée dans son intégralité à 90 km/h pour les véhicules légers et 80 km/h pour les plus de 3,5 tonnes.

c) Conditions de gestion et d'exploitation de la section réaménagée de l'A30 entre la croix de Richemont et l'amorce du contournement ouest de Thionville (COT)

Le dossier de concession porté par l'Etat prévoit un réaménagement de l'actuelle A30 entre la Croix de Richemont (échangeur actuel A30/A31) et l'amorce du contournement ouest de Thionville (COT) correspondant à l'A31 bis Nord, au droit d'Uckange/Florange, avec non seulement la création des bretelles nécessaires mais également une mise à 2x3 voies pour fluidifier la circulation et assurer une cohérence avec le reste de l'itinéraire.

Cette courte section, aujourd'hui également placée sous la responsabilité de la Région et gérée par la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Est, sera soumise au projet d'écocontribution poids lourds dans un premier temps, puis basculera dans le futur périmètre de concession. Cette organisation future induira alors une « interruption » du réseau taxé de moins de 3 km, pouvant potentiellement conduire à des difficultés opérationnelles aussi bien avec les redevables de l'écocontribution, que l'opérateur régional et les prestataires du système européen de télépéage ; ces deux derniers devront modifier leurs paramètres et s'adresseront à la Région pour des indemnités.

Aussi, en l'état actuel d'avancement du projet d'écocontribution, qui n'était pas connue au moment de la décision ministérielle de 2016 ni lors des premières concertations, de demander à l'Etat de reconsidérer sa position sur l'affectation au futur concessionnaire de la section de l'A30 comprise entre la Croix de Richemont et le COT (A31 bis Nord), afin de maintenir son exploitation dans le périmètre du réseau routier national non concédé, sous la responsabilité de la Région, afin de ne pas induire de discontinuité ni dans le réseau concerné par l'écocontribution, ni dans l'exploitation et la gestion du trafic du réseau routier national non concédé (A30 et A31).

d) Compatibilité avec le schéma d'ensemble du SERM Lorraine-Luxembourg

Le schéma d'ensemble du SERM Lorraine-Luxembourg, qui définit l'ambition de service du projet jusqu'à l'horizon 2050, a été approuvé par le Conseil Régional, les métropoles de Metz et de Nancy ainsi que par TeMo (Territoires et Mobilités Moselle Nord) en décembre 2025. Ce schéma prévoit le développement de lignes de cars express transfrontalières reliant Metz et Thionville à l'agglomération de Luxembourg. Ces lignes qui doivent emprunter l'A31, notamment au Nord de Thionville, seront particulièrement compétitives par rapport à la voiture individuelle en empruntant les Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) prévues par le projet A31bis section Nord du Nord de Thionville à la frontière ainsi que les VRTC prévues sur l'A3 côté luxembourgeois. Afin de garantir la mise en œuvre d'une offre efficace et attractive de lignes cars express, la Région invite l'Etat, dans la suite des études et dans le cadre de la mise en concession, à :

- s'assurer, en étroite association avec la Région grand Est, de la compatibilité du projet A31bis section Nord avec le schéma d'ensemble du SERM Lorraine-Luxembourg ;

- poursuivre la coopération avec les partenaires luxembourgeois, notamment le Ministère de la Mobilité et des Transports Publics du Grand-Duché, pour garantir la cohérence des aménagements de part et d'autre de la frontière.
- e) S'agissant de la possibilité laissée ouverte d'une subvention des collectivités au futur concessionnaire

Enfin, alors que le dossier d'information du public indique que « les candidats à la concession pourront solliciter et faire inscrire dans le contrat de concession le principe d'une subvention d'équilibre (Etat et Collectivités) si les recettes de péage ne sont pas atteintes », il est rappelé la difficulté que pourrait constituer une telle subvention d'équilibre pour la Région, déjà contrainte de limiter son niveau d'intervention sur des politiques qui relèvent pleinement de son champ de compétences, du fait des contraintes budgétaires liées non seulement au contexte économique mais également dans la perspective des contributions attendues des collectivités au niveau national, en application du budget 2026 de l'Etat.

La Région Grand Est exclut le versement d'une subvention d'équilibre et souhaite que le modèle concessif soit exploité au mieux par l'Etat pour permettre un financement uniquement par le péage.

\* \* \*

**Il vous est proposé :**

- **d'approuver** le principe de l'amélioration des infrastructures routières vers le Luxembourg, ce à quoi le projet A31 bis section Nord va contribuer ;
- **de rappeler** à l'Etat son engagement visant à associer étroitement la Région dans la conduite de ce projet, conformément à l'article 29 modifié de la convention de mise à disposition du réseau routier national au titre de la Loi 3DS ;
- **de rappeler** à l'Etat le souhait de la Région Grand Est de voir évoluer le contrat de concession, afin qu'elle soit pleinement associée à la gouvernance de la future concession ;
- **de demander** à l'Etat, en sa qualité de porteur du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, de préciser les modalités d'exploitation de l'A31 bis section Nord lorsque le tunnel subira des opérations de maintenance, d'entretien, ou encore un accident et à ce titre d'envisager la possibilité d'intégrer dans le périmètre de la future concession, de la section actuelle de l'autoroute A31 dans la traversée de Thionville, qui sera substituée par la nouvelle section autoroutière dite A31 bis Nord ;
- **de demander** à l'Etat de reconsidérer sa position sur l'affectation au futur concessionnaire de la section de l'A30 comprise entre la Croix de Richemont et le COT (A31 bis Nord), afin de maintenir son exploitation dans le périmètre du réseau routier national non concédé, sous la responsabilité de la Région, afin de ne pas induire de discontinuité ni dans le réseau concerné par l'écocontribution, ni dans l'exploitation et la gestion du trafic du réseau routier national non concédé (A30 et A31) ;
- **d'inviter** l'Etat, dans la suite des études et dans le cadre de la mise en concession, à s'assurer d'une part en étroite association avec la Région, de la compatibilité du projet A31bis section Nord avec le schéma d'ensemble du SERM Lorraine-Luxembourg, et de poursuivre d'autre part la coopération avec les partenaires luxembourgeois, notamment le Ministère de la Mobilité et des Transports Publics du Grand-Duché, pour garantir la cohérence des aménagements de part et d'autre de la frontière ;

- **d'émettre** un avis de principe défavorable quant à la possibilité pour la Région de verser une subvention au futur concessionnaire et souhaite que le modèle concessif soit exploité au mieux par l'Etat pour permettre un financement uniquement par le péage.

\*\*\*

**Je vous prie de bien vouloir en délibérer**

Le Président du Conseil Régional



Franck LEROY

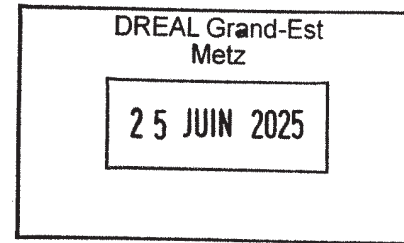
### 3. Avis sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet rendu par les services saisis le 24 octobre 2025 en application de l'article L112-3 du code rural et de la pêche maritime

## 1. Avis de la chambre d'agriculture de la Moselle remis le 12 juin 2025 lors de la concertation interservices

Reçu le :

25 JUIN 2025

DREAL Grand Est - ESTIMONVILLE



**DREAL GRAND EST  
SERVICE TRANSPORTS  
PAUL BOUZID  
POLYGONE BATIMENT A  
5 RUE HINZELIN  
CS 50551  
57009 METZ CEDEX**

Metz, le 13 juin 2025

Monsieur,

Par votre courriel reçu le 06 juin dernier, vous m'avez fait transmettre pour avis, le dossier de consultation interservices préalable à l'enquête publique du secteur Nord du projet A31 bis et je vous en remercie.

Notre Compagnie prend acte du choix du fuseau « F4 tunnel profond » comme fuseau de moindre impact.

Le projet concerne la section de l'A31 actuelle délimitée, au Nord par la frontière luxembourgeoise et, au Sud, par l'échangeur entre les autoroutes A30 et A31 à Richemont.

L'opération, objet du présent dossier, consiste donc à :

-Élargir l'autoroute A30 existante à 2X3 voies sur environ 4km, de l'échangeur de Richemont jusqu'à la jonction de la future section en tracé neuf au niveau de l'échangeur n°2 « Sainte-Agathe » de Fameck.

-Créer une nouvelle section autoroutière à 2X2voies sur environ 7 km (contournement Ouest de Thionville) qui traversera Florange en tunnel profond sur 2.6 km et rejoindra l'échangeur 42 « Etoile ».

-Élargir l'autoroute actuelle à 2X3 voies sur environ 12 km, au Nord de Thionville jusqu'à la frontière luxembourgeoise.

Ces aménagements s'accompagneront de la modification des échangeurs et ouvrages de franchissements existants, de la réhabilitation des aires d'Entrange et de Porte de France, de la mise en place d'ouvrages de protection acoustiques, de la modernisation du système d'assainissement des eaux pluviales, de la mise en place d'ouvrages de transparences hydrauliques, de la mise en place d'ouvrages de continuités écologiques et d'aménagements liés à la compensation écologique.

.../...

1/3

Les principaux impacts du projet sur les espaces agricoles sont les suivants :

Prélèvements fonciers temporaires :

24 hectares de terres agricoles seront impactés de manière temporaire pendant la phase travaux (emprises de la phase chantier) : 156 parcelles et 34 exploitations agricoles différentes (50% des surfaces impactées étant réparties sur 4 exploitations).

- Notre Compagnie souhaite qu'un protocole d'indemnisation concernant les impacts temporaires du projet soit mis en place avec les Organisations Professionnelles Agricoles.

Prélèvements fonciers permanents :

34 hectares de terres agricoles seront impactés de manière permanente pendant la phase exploitation : 110 parcelles et 31 entreprises agricoles différentes (70% des surfaces impactées étant réparties sur 5 exploitations).

- Notre Compagnie souhaite que les prélèvements opérés sur les espaces agricoles soient limités autant que possible et demande que toutes les solutions alternatives, qui conduiraient à minimiser au maximum les emprises sur les terres agricoles soient retenues.
- Notre Compagnie demande que les entreprises agricoles impactées par des prélèvements fonciers puissent bénéficier de surfaces compensatoires. En ce sens, une collaboration avec la SAFER GRAND EST doit être engagée afin de réaliser un portage foncier en vue de compenser les exploitants impactés.
- Notre Compagnie souhaite qu'un protocole d'indemnisation concernant les impacts permanents du projet soit mis en place avec les Organisations Professionnelles Agricoles.

Impacts induits par les mesures de compensation environnementale :

Certaines mesures de compensation environnementale entraîneront des prélèvements fonciers et des modifications des pratiques culturales.

- Notre Compagnie demande que les mesures de compensation environnementales ne pénalisent pas à double titre les espaces agricoles. En ce sens, celles-ci doivent se réaliser prioritairement sur des espaces non agricoles.

.../...

Déstructurations parcellaires et perturbations des conditions de circulation des engins agricoles

En plus des phénomènes de déstructuration d'îlots cultureux, environ 10000 mètres linéaires de chemins agricoles et/ou ruraux seront impactés par le projet de manière temporaire ou permanente. Cela perturbera les conditions de circulation des engins agricoles et les conditions d'accès aux îlots cultureux.

- Notre Compagnie demande que les conditions de circulation des engins agricoles soient préservées notamment pendant la phase travaux avec accès à la zone chantier et maintien de l'ensemble des franchissements. Les conditions d'accès aux îlots cultureux devront être maintenues dans de bonnes conditions.
- Notre Compagnie demande que des procédures d'aménagements fonciers soient mises en place pour remédier aux conséquences du projet sur le parcellaire agricole afin de diminuer les effets du morcellement (regroupement des îlots d'exploitation afin de limiter les effets de coupure et les allongements de parcours, création ou réhabilitation de chemin afin de faciliter le transit agricole).

Concernant l'étude d'impact agricole, celle-ci doit chiffrer financièrement l'impact du projet sur l'économie agricole et identifier les mesures de compensation à mettre en place afin de reconstituer le potentiel perdu. Les modalités de mise en place de ces mesures doivent parallèlement être détaillées.

En vous souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleures salutations.

**LE PRESIDENT**



**Stéphane ERMANN**

## 2. Avis du centre national de la propriété forestière (CNPF) remis le 18 août 2025 lors de la concertation interservices

**Sujet :** Avis\_CISLocale\_A31BisNord

**De :** > stephane.asael (par Internet, dépôt btv1==325514f79ce==stephane.asael@cnpf.fr)  
<stephane.asael@cnpf.fr>

**Date :** 18/08/2025 à 11:51

**Pour :** projet-a31bis@developpement-durable.gouv.fr

**Copie à :** Jean-Michel LECOCQ <jean-michel.lecocq@cnpf.fr>, Cyril Vitu <cyril.vitu@cnpf.fr>, Hervé RICHARD <herve.richard@cnpf.fr>

Madame, Monsieur,

Après examen de vos documents concernant le projet d'extension du réseau autoroutier de l'A31 / A31bis, vous trouverez ci-après les informations que nous avons à notre disposition sur les forêts privées concernées ou impactées par ce projet.

Nous avons utilisé différents supports cartographiques, l'annexe 1 "Plan de présentation de la solution proposée" et l'annexe 4.2.2.2 "Sylviculture".

En premier lieu, nous portons à votre connaissance que plusieurs forêts qui sont qualifiées de forêt privées dans ces supports sont en réalité soit des forêts communales (à la hauteur d'Entrange, forêt communale de Kanfen) soit des forêts de la Direction de l'Équipement (échangeur de Richemont).

Concernant les forêts privées concernées directement par les fuseaux envisagés, elles cumulent une surface d'une trentaine d'hectares.

Trois forêts impactées par le tracé disposent d'un document de gestion durable. Si l'on considère l'impact indirect de l'aménagement autoroutier sur ces forêts, la surface augmente de façon significative. Elle est estimée à plusieurs dizaines d'hectares supplémentaires (effet de lisière, impact sur la quiétude, bruit constant...).

Enfin nous tenons également à vous apporter deux éléments de contexte complémentaires :

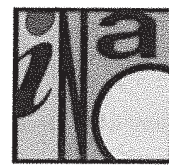
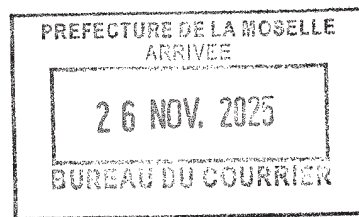
- Le château de Bétange et son parc sont des sites inscrits au titre des monuments historiques. Le périmètre de protection de 500 mètres autour de la propriété est directement inclus dans l'un des fuseaux du projet d'agrandissement de l'A31.
- Sur la même propriété, un alignement d'arbres (des platanes) remarquables devait faire l'objet d'une protection. Il conviendrait de vérifier dans le PLU de la commune de Florange si cet ensemble ne bénéficie pas d'un classement comme un élément du paysage et site à protéger (L.153-23 du Code de l'urbanisme) ou d'un espace boisé classé (L.113-1 à 7 du Code de l'Urbanisme).

En conclusion, le CNPF Grand Est attire l'attention sur l'impact de ces projets de tracés sur des forêts qui constituent des poumons verts dans un secteur déjà fortement urbanisé et industrialisé.

Cordialement.

Stéphane Asaël  
Jean-Michel Lecocq  
CNPf Grand Est

### 3. Avis de l'institut national de l'origine et de la qualité (INAO) remis le 20 novembre 2025



Olivier RUSSEIL  
Délégué territorial Nord-Est

Dossier suivi par : Sophie SANSON  
Tél : 03 89 20 16 84  
Mail : s.sanson@inao.gouv.fr

N/Réf : OR/SA/LET159.25

Monsieur le Préfet  
PREFECTURE DE LA MOSELLE  
BP 71014  
57034 METZ CEDEX

Colmar, le 20 novembre 2025

**Objet : Déclaration d'utilité publique projet A31bis secteur Nord**

Monsieur le Préfet,

Par courriel du 27 octobre 2025, vous avez bien voulu me faire parvenir, pour examen et avis le dossier d'enquête publique du secteur nord de l'autoroute A31bis entre Thionville et la frontière du Grand Duché du Luxembourg – préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le projet concerne les communes de Bertrange, Entringe, Fameck, Florange, Guénange, Illange, Kanfen, Mondelange, Richemont, Serémange-Erzange, Terville, Thionville, Uckange et Zoufftgen.

Ces communes sont incluses dans l'aire géographique de l'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) « Mirabelle de Lorraine ». Elles appartiennent également à l'aire de production des Indications Géographiques Protégées (IGP) « Bergamotes de Nancy » et « Mirabelles de Lorraine ».

L'Institut n'a recensé aucun producteur pour ces IG sur le territoire des communes concernées.

Par ailleurs, il n'existe aucune parcelle relevant de la procédure d'identification parcellaire de l'AOC « Mirabelle de Lorraine » sur le territoire de ces communes.

Afin de conserver une certaine logique dans les aménagements tout en favorisant la cohérence du projet avec les enjeux locaux, la décision ministérielle du 12 février 2016 a acté une division des études et de la concertation en trois secteurs :

- Secteur Nord : section de l'A31, de la frontière luxembourgeoise à l'échangeur A30/A31 de Richemont ;
- Secteur Centre : Échangeur d'Hauconcourt et section de l'A31 comprise entre le diffuseur d'Augny et celui Bouxières-aux-Dames ;
- Secteur Sud : du péage de Gye au sud de Toul au diffuseur de Bouxières-aux-Dames, couvrant l'agglomération de Nancy.

Seul le secteur Nord fait l'objet du dossier d'enquête publique soumis au présent avis.

Le tronçon autoroutier connaît une forte congestion aux heures de pointe, essentiellement du fait de la circulation liée aux déplacements pendulaires des travailleurs frontaliers vers le Luxembourg. En outre, l'autoroute traverse aujourd'hui la ville de Thionville, ce qui entraîne des problématiques de pollution et d'inconfort pour les riverains.

La réponse au besoin de déplacement implique d'élargir l'autoroute actuelle sur ce secteur. Toutefois, la configuration de l'A31 dans la traversée de Thionville ne permet pas l'élargissement sur place et c'est pourquoi un contournement en tracé neuf (Contournement Ouest de Thionville) est prévu en complément de l'élargissement de l'A31 au Nord de Thionville jusqu'à la frontière Luxembourgeoise.

L'étude d'impact précise que sur le secteur Nord :

- Environ 34 ha agricoles seront impactés de manière permanente par l'A31bis, principalement en grandes cultures. Ces 34 ha sont répartis sur 110 parcelles agricoles différentes et 31 exploitations agricoles différentes. 70 % des surfaces impactées sont réparties sur 5 exploitations. 2% de ces surfaces impactées définitivement sont certifiées Agriculture Biologique.
- Les impacts temporaires sont liés au chantier et sont dus aux besoins d'occupation temporaire pour les travaux (pistes d'accès, stockage, dépôts provisoires, etc.). Sur le secteur Nord environ 24 ha, de parcelles agricoles seront impactés de manière temporaire. Ces 24 ha sont répartis sur 156 parcelles agricoles différentes et 34 exploitations agricoles différentes. La moitié de ces surfaces se concentrent sur 4 exploitations. Environ 3,4 % des surfaces impactées temporairement sont certifiées Agriculture Biologique.

Sur l'ensemble du projet, une étude de compensation agricole sera menée avant le démarrage des travaux afin de quantifier les impacts et évaluer les mesures de compensation à mettre en œuvre. **L'INAO regrette que ces mesures ne comprennent pas de compensations de surfaces, en particulier pour les exploitations engagées en Agriculture Biologique**

Par ailleurs, les procédures d'Aménagement Foncier Agricole Forestier et Environnemental (AFAFE) seront menées. Elles visent une nouvelle distribution du parcellaire, afin de remédier aux conséquences sur les exploitations agricoles. Pour les impacts temporaires, des mesures d'évitement et de réduction seront mises en place.

L'Institut note que :

- bien que les impacts sur la consommation foncière agricole soit bien étudiés, en particulier pour les exploitations en agriculture biologique, les enjeux relatifs aux autres productions sous signes de qualités ne sont pas répertoriés dans l'étude d'impact ;
- les impacts concernant les productions en agriculture biologique seront irréversibles.

Après étude du dossier, malgré la perte de surfaces en Agriculture Biologique, je vous informe que l'INAO n'a pas d'autre remarque à formuler sur ce projet dans la mesure où, à ce stade du projet, celui-ci n'a pas d'incidence directe sur les AOC et IGP concernées.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour la Directrice  
et par délégation,



Olivier RUSSEIL

Copie : DDT 57

#### 4. Avis simple motivé du préfet de la Moselle sur l'étude préalable agricole après délibération de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, pris en application de l'article D112-1-21 du code rural et de la pêche maritime

**Projet A31 Bis – Secteur Nord**

**Avis simple motivé du préfet sur l'étude préalable agricole au titre de l'article D.112-1-21 du Code rural et de la pêche maritime**

**Vu** l'article D.112-1-18 du Code rural et de la pêche maritime (CRPM), soumettant à l'étude préalable agricole les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics ou privés qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole ;  
**Vu** l'article D.112-1-19 du CRPM, précisant le contenu de l'étude préalable agricole ;  
**Vu** l'article D.112-1-21 du CRPM, disposant que la CDPENAF émet un avis motivé sur l'étude préalable agricole au regard : des effets négatifs notables du projet sur l'économie agricole du territoire, de la nécessité de mesures de compensation collective, de la pertinence et de la proportionnalité des mesures proposées ;  
**Vu** le décret du 28 avril 2025 portant nomination de M. Pascal Bolot, préfet de la Moselle ;  
**Vu** le dossier d'étude préalable agricole envoyé par la DREAL et reçu le 24 octobre 2025 à la préfecture de la Moselle ;  
**Vu** l'étude préalable agricole transmise par courriel aux membres de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) le 02 décembre 2025 et entendu les compléments d'information apportés en séance de la CDPENAF du 09 décembre 2025 ;  
**Vu** l'avis favorable rendu par la CDPENAF lors de la séance du 09 décembre 2025, séance ayant permis à toutes les parties de s'exprimer ;

**Considérant** que l'étude préalable agricole présentée démontre l'existence d'effets négatifs notables sur l'économie agricole concernée par le projet ;  
**Considérant** que l'étude préalable a permis de montrer que le maître d'ouvrage a pris en compte la nécessité d'éviter et de réduire l'impact du projet sur l'économie agricole concernée par le projet ;  
**Considérant** que malgré ces mesures, l'impact négatif du projet sur l'économie agricole subsiste et justifie la mise en œuvre de mesures de compensation collective pour consolider l'économie agricole locale ;


J'émet un avis favorable sur :

– l'analyse des effets du projet sur l'économie agricole ;  
– la pertinence et la proportionnalité des mesures proposées pour la compensation collective, soit un montant acté de 247 628,80€.

Enfin, je demande au maître d'ouvrage, la DREAL, d'informer la CDPENAF de la mise en œuvre de la compensation collective agricole, avec un premier point d'avancement dans un délai maximum de deux ans.

Fait à Metz, le

**19 DEC. 2025**

Le Préfet  
  
**Pascal BOLOT**

## 5. Avis sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet rendu par la direction départementale des finances publiques le 21 novembre 2024 en application de l'article R1211-3 du code général de la propriété des personnes publiques

Direction générale des Finances publiques

Le 26/03/2025

Direction départementale des Finances publiques de Moselle

Pôle d'évaluation domaniale  
1, rue François de Curel  
BP 41054  
57036 METZ Cedex 1

Le Directeur départemental des Finances  
publiques de la Moselle

mél. : [ddfip57.pole-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr](mailto:ddfip57.pole-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr)

**POUR NOUS JOINDRE**

Affaire suivie par : Damien POINSIGNON

Téléphone : 03 87 52 96 64

Courriel : [damien.poinsignon@dgfip.finances.gouv.fr](mailto:damien.poinsignon@dgfip.finances.gouv.fr)

Réf DS : 21103669	Réf OSE : 2024-57474-85016
21105723	2024-57582-85058
21106690	2024-57269-85066
21107337	2024-57067-85093
21107699	2024-57683-85097
21107925	2024-57206-85102
21108104	2024-57221-85109
21108324	2024-57666-85110
21108489	2024-57672-85117
21108675	2024-57194-85122
21108809	2024-57356-85126
21108963	2024-57764-85130

**AVIS DU DOMAINE  
ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE**

Communes :	MONDELANGE (474) RICHEMONT (582) GUENANGE (269) BERTRANGE (067) UCKANGE (683) FAMECK (206)	FLORANGE (221) TERVILLE (666) THONVILLE (672) ENTRANGE (194) KANFEN (356) ZOUFFTGEN (764)
Département :	Moselle	
Dépense prévisionnelle :	70 020 000 €	

**1 - SERVICE CONSULTANT**

DREAL GRAND EST, ST/MOA-MTZ

Affaire suivie par : Étienne CHASSAGNEUX, responsable d'opérations A31 Bis

V. réf : 2024-25 ; 2024-26 ; 2024-27 ; 2024-28 ; 2024-29 ; 2024-30 ;  
2024-31 ; 2024-32 ; 2024-33 ; 2024-34 ; 2024-35 ; 2024-36

**2 - DATE**

de consultation :	21/11/2024
de visite sommaire du périmètre :	30/05/2024
de dossier en état :	21/11/2024
de délai négocié :	si possible 2 <sup>e</sup> quinzaine de mars sinon Avril 2025 au plus tard

**3 - OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE – DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ**

Estimation sommaire et globale préalable à l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique.

Reliant Metz au Luxembourg, l'autoroute A31 joue à la fois le rôle d'autoroute urbaine à cause de son parcours en zone agglomérée, de liaison frontalière en raison du nombre de déplacements transfrontaliers avec le Luxembourg et d'axe de transit européen du fait de l'importance du trafic en direction ou en provenance de l'Europe du Nord. Complémentaire des autres modes de déplacement (ferroviaire, fluvial), son adaptation est rendue nécessaire par l'accroissement des flux, dans une logique de développement multimodal. Le projet A31 Bis prévoit en particulier :

- l'aménagement d'une section neuve de 7,9 km permettant le contournement de Thionville, dont une partie en tunnel profond sur 2,2 km ;
- l'élargissement à 2 x 3 voies de l'A30 entre Richemont et la section neuve ;
- l'élargissement à 2 x 3 voies de l'A31 sur 12,4 km entre Thionville et la frontière ;
- la mise en concession sans subvention publique pour permettre l'aménagement dans les meilleurs délais.

Le calendrier actuellement envisagé prévoit une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique à la fin de 2024, la DUP au 2<sup>e</sup> semestre 2026, l'attribution de la concession en 2028, pour des travaux réalisés de 2029 à 2032.

Ce projet a pour objectifs :

- d'améliorer la qualité de vie des habitants en facilitant les déplacements dans le sillon lorrain (fluidifier la circulation aux heures de pointe, réduire les temps de parcours et accompagner le développement du transport collectif par cars transfrontaliers) ;
- de renforcer la sécurité des usagers et des personnels d'intervention ;
- de contribuer au développement économique du territoire tout en prenant en compte les impératifs climatiques et environnementaux.

#### 4 - DESCRIPTION SOMMAIRE DES IMMEUBLES COMPRIS DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

Les communes traversées se partagent entre territoires urbain et rural. Le parcours se caractérise par un relief assez peu marqué. L'opération projetée évolue à l'intérieur d'un tissu bâti dense autour de Florange où il touche essentiellement des locaux d'activités ou industriels ainsi que des sols de propriétés bâties, avant de passer en tréfonds sous une zone résidentielle. Ailleurs, les biens sous emprise se déclinent en landes, terres, bois, etc. Le projet concerne 2 756 parcelles et représente une superficie totale de près de 645 hectares (644 ha 97 a 93 ca).

#### 5 – URBANISME – RÉSEAUX

Au PLU de **MONDELANGE** approuvé 25/10/2017, mis à jour le 10/09/2021, zones :

- UX : « Il s'agit d'une zone urbaine réservée à des activités économiques variées (commerces, artisans, bureaux,... , sauf industries) » ;

- 1AUz : « La zone 1AUz est une zone urbanisable à court ou moyen terme, réservée à l'accueil d'activités industrielles ou assimilées, située entre l'A31 et le canal de la Moselle et déjà en grande partie occupée » ;

- N : zone naturelle et forestière ;

Au PLU de **RICHEMONT** approuvé le 24/02/2021, mis à jour le 08/07/2021, zones :

- Ud, Ud2 et Ue : « Il s'agit d'une zone urbaine qui correspond d'une part au centre ancien de la commune, et d'autre part aux zones d'extension récentes d'habitat. Cette zone comprend de l'habitat, des services, des activités diverses et des équipements collectifs. Secteur Ud correspondant aux extensions récentes de la commune constituée d'un bâti en ordre discontinu. Secteur Ud2 correspondant à la Résidence du Château (quartier du Marabout) où s'appliquent les restrictions à la construction de la zone B du P.P.R.t. Secteur Ue comprenant les équipements publics » ;

- Ux : « Il s'agit d'une zone réservée essentiellement aux activités économiques, hors grandes installations industrielles » ;

- Uz : « Il s'agit d'une zone réservée essentiellement aux installations industrielles » ;

- 1AUxz : « Il s'agit d'une zone d'urbanisation future non équipée, réservée essentiellement aux activités économiques. La zone 1AUx comprend un secteur 1AUxz réservé aux activités portuaires » ;

- A et Ai : « Sont classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A. La zone A comprend un secteur Ai correspondant aux champs et prairies situés dans la zone inondable du P.P.R.i. » ;

- N : « Sont classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels » ;

Au PLU de **GUENANGE** approuvé le 30/09/2021, mis à jour le 30/05/2022, zones :

- A : « Sont classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (aire de gens du voyage) et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A » ;

- N : « Sont classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels » ;

Au PLU de **BERTRANGE** approuvé le 24/10/2017, mis à jour le 29/01/2019, zone :

- A : « La zone A correspond à des secteurs à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles » ;

Au PLU d'**UCKANGE** approuvé le 07/07/2021 (mis à jour le 24/04/2024, non opposable à ce jour) zones :

- UE : « zone à dominante d'équipements publics » ;

- UH et UH1 : « zone à dominante d'habitat – cette zone comprend un secteur UH1 dans lequel la hauteur des constructions est limitée » ;

- UX : « zone à dominante d'activités » ;

- A : « Sont classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, protégés en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles » ;

- N : « Sont classés en zone naturelle et forestière, les secteurs de la commune, équipés ou non, protégés en raison :

- soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique ;
- soit de l'existence d'une exploitation forestière ;
- soit de leur caractère d'espaces naturels ;
- soit de la nécessité de préserver ou restaurer les ressources naturelles ;
- soit de la nécessité de prévenir les risques notamment d'expansion des crues » ;

Au PLU de **FAMECK** approuvé le 23/05/2022, zones :

- UB et UD : « Il s'agit d'une zone urbaine qui correspond d'une part aux centres anciens villageois, d'autre part aux zones d'extension récentes à dominante d'habitat mais également aux secteurs d'équipements. Cette zone comprend de l'habitat, des services, des activités diverses et des équipements collectifs. Secteur UB correspondant aux extensions mixtes constituées d'un bâti varié en ordre semi-continu et en ordre discontinu. Secteur UD correspondant aux extensions urbaines récentes à dominante d'habitat » ;

- UXsa : « Il s'agit d'une zone urbaine réservée essentiellement aux activités économiques correspondant au secteur de la ZAC Sainte Agathe » ;

- UZa, UZc, UZca, UZcb et UZd : « Il s'agit d'une zone urbaine qui correspond à l'ensemble du territoire de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) LA FELTIERE à FAMECK, créée par délibération du conseil municipal en date du 30 janvier 1992. Cette zone est globalement destinée à recevoir les constructions à usage d'activités, d'habitat, ainsi que des équipements publics. Elle comprend les secteurs suivants : - le secteur Za, à vocation de développement d'activités à dominante tertiaire (commerces et services) et d'équipements ; - le secteur Zc, destiné à l'accueil d'activités économiques du type commerce, service, artisanat et industrie ; - le secteur Zd, destiné aux équipements d'infrastructure routière (VR 52 et échangeurs). Les sous-secteurs portant l'indice "a" (Zca) correspondent au périmètre de protection rapprochée des puits de Broucks ; les sous-secteurs portant l'indice "b" (Zcb) correspondent à leur périmètre de protection éloignée » ;

- 1AU : « Il s'agit d'une zone d'urbanisation future non équipée où sont autorisées les constructions à destination essentiellement d'habitat ainsi que des services et activités diverses » ;

- A : « Sont classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles » ;

- N, Nj et Nzh : « Sont classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. Sous-secteur Nj réservé aux jardins où sont autorisées les annexes à l'habitation. Sous-secteur Nzh protégeant les zones humides » ;

Au PLU de **FLORANGE** approuvé le 10/11/2022, zones :

- Ub, Ubl et Uc : « Il s'agit d'une zone urbaine qui correspond d'une part aux centres anciens de la commune, et d'autre part aux zones d'extension récentes à dominante d'habitat. Cette zone comprend de l'habitat, des services, des activités diverses et des équipements collectifs. Secteur Ub correspondant aux extensions récentes de la commune constituées d'un bâti très varié, construit en ordre semi-continu ou discontinu. Ce secteur comporte un sous-secteur Ubl où des règles spécifiques visent à garantir la constitution d'un front urbain structurant le long de l'avenue de Lorraine et de la rue Nationale notamment. Secteur Uc correspondant aux extensions récentes de la commune constituées d'un bâti à dominante pavillonnaire et de plus faible hauteur qu'en secteur Ub » ;

- Ux, Uxsa et Uxsa1 : « Il s'agit d'une zone réservée essentiellement aux activités économiques (bureaux, services, commerces, hôtellerie-restauration, entrepôts, artisanat, petite industrie, ...). La zone Ux comporte 2 secteurs Uxsa et Uxsa 1, réservés aux industriels et artisans de toutes natures et aux activités annexes qui y sont liées à conditions de ne causer ni danger, ni nuisances immédiats aux habitants des secteurs voisins, soit essentiellement :

- Les entrepôts et les bâtiments destinés à abriter les activités industrielles et artisanales.
- Les magasins d'exposition ou de vente liés à une activité industrielle.
- Les bureaux et sièges sociaux.
- Les logements nécessaires à la sécurité et à la permanence des fonctions de l'entreprise.
- Les cantines ou restaurants d'entreprise.
- Les constructions, installations et extensions nécessaires aux services publics d'intérêt collectif y seront autorisées » ;

- Uzsa : « Il s'agit d'une zone réservée essentiellement aux activités industrielles lourdes et portuaires. Secteur Uzsa réservés aux industries de toutes natures et aux services et activités annexes qui y sont liés soit essentiellement :

- Les entrepôts et les bâtiments destinés à abriter les activités industrielles.
- Les magasins d'exposition ou de vente liés à une activité industrielle.
- Les bureaux et sièges sociaux.
- Les logements nécessaires à la sécurité et à la permanence des fonctions de l'Entreprise.
- Les cantines ou restaurants d'Entreprise.
- Les constructions, installations et extensions nécessaires aux services publics d'intérêt collectif y seront autorisées » ;

- 1AU : « Il s'agit d'une zone d'urbanisation future non équipée, destinée à l'habitat, aux services, aux activités diverses compatibles avec l'habitat, et aux équipements collectifs. Les constructions à usage d'habitat seront prépondérantes dans les secteurs à dominante d'habitat définis par les Orientations d'Aménagement et de Programmation mais la mixité entre habitat et petites activités est souhaitée dans tous les quartiers ouverts à la construction » ;

- 1AUx : « La zone 1AUx est une zone d'urbanisation future non équipée, destinée essentiellement à l'accueil d'activités économiques (bureaux, services, commerces, hôtellerie-restauration, entrepôts, artisanat, petite industrie, ...) » ;

- 2AU : « Il s'agit d'une zone d'urbanisation future non équipée, destinée à l'habitat, aux services, aux activités diverses compatibles avec l'habitat, et aux équipements collectifs. Pour permettre, après réalisation des équipements publics, une utilisation optimale des terrains, cette zone doit être protégée. Ainsi, la zone 2AU ne pourra être mise en œuvre qu'après

modification, révision ou déclaration de projet du PLU. La zone 2AU correspond en grande partie à l'ancien emplacement réservé pour le passage d'une infrastructure routière au bénéfice de l'Etat. Son ouverture à l'urbanisation reste conditionnée à un choix de tracé de la future autoroute A31bis » ;

- A : « Sont classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A » ;

- N et Nsa2 : « Sont classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. Secteur Nsa2 qui correspond à un secteur partiellement boisé, réservé à l'aménagement d'espaces verts, de lieux de rencontre et d'aires de détente publics. Y sont autorisés :

- Les constructions à usage de tourisme et de loisirs.
- Les aires de jeux et de détente.
- Les constructions, installations et extensions nécessaires aux services publics d'intérêt collectif y seront autorisées » ;

Au PLU de **TERVILLE** approuvé le 14/03/2024, zones :

- UD : zone urbaine (habitation, artisanat, activités) ;

- UXg : zone urbaine (commerce) ;

- 1AU : zone à urbaniser ;

- N : zone naturelle et forestière ;

Au PLU de **THONVILLE** approuvé le 04/04/2022, zones :

- UDb : « La zone UD est une zone urbaine dans laquelle la capacité des équipements existants ou en cours de réalisation permet d'admettre immédiatement des constructions. Elle correspond plus particulièrement aux extensions récentes des centres anciens de Thionville et des quartiers villages. Secteur UDb correspondant à un tissu plus resserré, lequel est partiellement concerné, à Garche, à des mesures de maîtrise de l'urbanisation autour du centre nucléaire de production électrique de Cattenom » ;

- UX : « La zone UX accueille principalement les constructions et installations liées à des activités industrielles, artisanales, de bureaux, commerciales ou d'hébergement hôtelier » ;

- UZ1 : « La zone UZ1 accueille principalement les constructions et installations liées à des activités industrielles, de bureaux, commerciales, d'équipements publics ou d'hébergement hôtelier » ;

- A : « La zone A correspond à des secteurs protégés en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Elle est destinée à accueillir les exploitations agricoles et les constructions et installations qui en sont le complément normal » ;

- N : « La zone N correspond à des secteurs naturels ou forestiers, partiellement ou non desservis par des équipements publics » ;

Au PLU d'**ENTRANGE** approuvé 06/02/2019 (*révision allégée de mars 2024 a priori non approuvée*), zones :

- A : « Peuvent être classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A. Est également autorisé le changement

de destination des bâtiments agricoles identifiés dans les documents graphiques du règlement » ;

- N : « Peuvent être classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. En zone N peut être également autorisé tout ce qui a trait à l'exploitation agricole et forestière à condition de ne pas être incompatible avec le caractère naturel de la zone » ;

*Figurent dans la révision allégée de 2024 diverses zones N spécifiques : Ne (équipement public), Nf (secteur de forêt), Ni (secteur de loisir), Nzh (zone humide), certains de ces secteurs, équipés ou non, sont à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique.*

Au PLU de **KANFEN** approuvé le 17/11/2014 (modification du 14/10/2024 non opposable), zones :

- Ue : « Il s'agit d'une zone urbaine réservée aux équipements publics et aux commerces » ;
- 1AUx : « Il s'agit d'une zone d'urbanisation future réservée essentiellement aux activités, économiques, tertiaires, culturelles, touristiques et de loisir » ;
- A : « Sont classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole ainsi que des ouvrages de protection contre le bruit (mur anti-bruit, merlon,...) le long de l'A31 et de la RD 15 sont seules autorisées en zone A » ;
- N : « Sont classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels » ;

Au PLU de **ZOUFFTGEN** approuvé le 13/12/2010, mis à jour le 30/10/2015, zones :

- A : « Sont classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A » ;
- N : « Sont classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels ».

## 6 - DATE DE RÉFÉRENCE

- Pour les emprises situées en emplacement réservé (article L 322-6 du Code de l'expropriation) ou en droit de préemption urbain (article L 213-6 du Code de l'urbanisme) : date à laquelle est devenu opposable le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le règlement d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien ;
- Pour les autres : un an avant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

## 7 - DÉTERMINATION DE LA MÉTHODE D'ÉVALUATION

La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique envisagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation de l'opération projetée devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires. Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

A ce stade de la procédure, les biens n'ont pas fait l'objet d'une visite approfondie et le service n'est pas en possession de l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation détaillée de chaque emprise.

Le montant total inclut :

- l'indemnité de remploi calculée au taux moyen de 15 %, appliqué aux indemnités principales et d'évictions commerciales ;
- les indemnités d'évictions commerciales ;
- les indemnités d'évictions agricoles ;
- une marge d'incertitude et d'aléas évaluée forfaitairement à 20 % du montant total des indemnités.

Au cas particulier, cette marge est destinée à prendre en compte les éventuelles indemnités accessoires suivantes qui ne peuvent être chiffrées avec précision en l'état actuel du dossier :

- frais de déménagement ;
- trouble commercial ;
- dépréciations de surplus ;
- réquisition d'emprise totale ;
- rétablissement de clôtures et travaux connexes ;
- reconstitution de plantations diverses et de haies ;
- allongement de parcours ;
- divers autres.

## 8 - ESTIMATION PRÉVISIONNELLE DE LA DÉPENSE

Le montant total de la dépense à prévoir peut être fixé à **70 020 000 €** selon le détail ci-après :

<b>I : Indemnités principales :</b>	38 720 000 €
<b>II : Indemnités accessoires :</b>	
Indemnités d'éviction commerciale :	11 250 000 €
Indemnités de remploi :	7 500 000 €
Indemnités d'éviction agricole :	880 000 €
<b>Marge d'incertitude :</b>	11 670 000 €
<b>TOTAL DE LA DEPENSE estimé à :</b>	<b>70 020 000 €</b>

## 9 - DURÉE DE VALIDITÉ

La présente évaluation ne constitue qu'une estimation sommaire et globale de la dépense nécessaire à l'établissement du bilan financier de l'opération dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

En aucun cas, elle ne pourra servir de base à des négociations avec les propriétaires concernés pour lesquelles des estimations détaillées devront être sollicitées auprès du Pôle d'évaluation domaniale.

Une nouvelle consultation serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans un délai de **deux ans**.

## 10 - OBSERVATIONS

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

La présente estimation est réalisée sur la base des éléments en possession du service à la date du présent avis.

Une nouvelle consultation du Pôle d'évaluation domaniale serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus ou si les règles d'urbanisme ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

Pour le Directeur départemental des Finances publiques,  
par délégation,



Jean-François MARIEMBERG  
Administrateur de l'Etat

## 6. Courrier d'invitation et procès-verbal de l'examen conjoint des personnes publiques associées pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, réunies en application de l'article L153-52 du code de l'urbanisme

## 1. Courrier d'invitation à l'examen conjoint des personnes publiques associées

Affaire suivie par : Mme Valérie Muller  
Tél : 03 87 34 34 72  
E-mail : [valerie-i.muller@moselle.gouv.fr](mailto:valerie-i.muller@moselle.gouv.fr)

Metz, le 21 janvier 2026

Le sous-préfet de Thionville

à

Destinataires (liste in fine)

**Objet : A31bis, Secteur Nord – Procédure de mise en compatibilité des documents d’urbanisme – Réunion d’examen conjoint des personnes publiques associées préalable à l’enquête publique.**

Le secteur Nord du projet d’aménagement autoroutier A31 bis concerne 14 communes et nécessite la mise en compatibilité des documents d’urbanisme de 7 communes : Zoufftgen, Entringe, Thionville, Terville, Florange, Fameck et Richemont. Dans ce cadre, une concertation publique a été organisée du 3 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2024<sup>1</sup>.

Une enquête publique préalable à la déclaration d’utilité publique de l’opération sera organisée au 2<sup>ème</sup> trimestre 2026<sup>2</sup>. Elle portera également sur la mise en compatibilité des documents d’urbanisme<sup>3</sup>. Cette dernière fait l’objet d’une évaluation environnementale commune<sup>4</sup> avec celle du projet<sup>5</sup>. Toutefois, dans un souci de lisibilité, les dossiers communaux de mise en compatibilité contiennent une synthèse de l’évaluation environnementale, par document d’urbanisme.

Préalablement à l’enquête publique mentionnée ci-dessus, une réunion d’examen conjoint associant les personnes publiques associées doit être organisée<sup>6</sup>.

**Je vous invite à participer à cette réunion le mardi 10 février 2026 à 9h00, à la préfecture à Metz – salle Jean Moulin**

1 Article L103-2 du code de l’urbanisme

2 Articles L123-1 à L123-19 du code de l’environnement et L110-1 du code de l’expropriation pour cause d’utilité publique

3 Articles L153-54 à L153-59 du code de l’urbanisme.

4 Articles R104-13 et 14 du code de l’urbanisme

5 Articles L122-14 et R122-27 du code de l’environnement et R104-34 du code de l’urbanisme

6 Articles L153-54, L132-7 et L132-9 du code de l’urbanisme.

Vous trouverez les documents relatifs à la mise en comptabilité des documents d’urbanisme sous le lien suivant :



Par ailleurs, l’étude d’impact du projet A31bis est également disponible sous le lien suivant :



Je vous remercie de bien vouloir confirmer votre présence pour le mercredi 04/02 sur la boîte mail : [projet-a31bis@developpement-durable.gouv.fr](mailto:projet-a31bis@developpement-durable.gouv.fr)

Le sous-préfet de Thionville  
  
Philippe Deschamps

Copie à :

- M. le préfet de la région Grand Est
- M. le secrétaire général pour les affaires régionales

## Liste des personnes invitées

### **Collectivités territoriales**

- M. le président de la Région Grand Est
- M. le président du Conseil départemental de la Moselle
- M. le président de la communauté Thionville French Agglomération
- M. le président de la communauté de commune Rives de Moselle
- M. le président de la communauté de Cattenom et environs
- M. le président du SCOTAT
- M. le président du SCOTAM
- M. le président du syndicat des transports TEMO
- Les maires des communes concernées par la mise en comptabilité : Zoufftgen, Entringe, Thionville, Terville, Florange, Fameck, Richemont.
- Les maires de communes concernées par le projet : Bertrange, Guénange, Illange, Kanfen, Mondelange, Uckange, Yutz.

### **Autorités de l'État**

- M. le Directeur de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- M. le Directeur régional de la direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt Grand Est
- Mme la Directrice de l'agence régionale de santé Grand Est
- M. le Directeur de la direction interdépartementale des routes Est
- M. le Directeur de la zone de défense et de sécurité Est
- M. le Directeur de la direction départementale des territoires de la Moselle
- M. le Directeur de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine

### **Organismes consulaires, opérateurs nationaux et gestionnaires d'infrastructures**

- M. le Président de la chambre de commerce et d'industrie
- M. le Président de la chambre de métiers et de l'artisanat
- M. le Président de la chambre d'agriculture
- Mme la Directrice territoriale Grand Est de SNCF Réseau

### **Organismes environnementaux et naturalistes associés**

- M. le Directeur de l'agence de l'eau Rhin-Meuse
- Mme la Directrice régionale de l'office français de la biodiversité
- M. le Directeur de l'office national des forêts

## 2. Procès-verbal de l'examen conjoint des personnes publiques associées du 10 février 2026

## PROCÈS-VERBAL DE RÉUNION D'EXAMEN CONJOINT

**Lieu :** Préfecture de la Moselle  
**Objet :** Examen conjoint de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU de Zoufftgen, Entringe, Thionville, Terville, Florange, Fameck, Richemont) avec le projet A31Bis, secteur Nord

**PJ :** diaporama présenté lors de la réunion.

**Date :**  
10/02/2026

### Etaient présents :

- M. DESCHAMPS Philippe, sous-préfet de Thionville
- M. BOUZID Paul, DREAL Grand Est, adjoint au chef de service Transports
- M. CHASSAGNEUX Étienne, DREAL Grand Est, responsable d'opérations
- Mme MULLER Valérie, DDT 57, cheffe du service connaissance et accompagnement des territoires
- Mme DELEU Morgane, DDT 57, chargée de mission territoriale
- M. SCHNEIDER Marc, architecte des bâtiments de France
- M. BURGUN Vincent, OFB, direction régionale Grand-Est
- M. EHRENFELD Julien, chambre des métiers et de l'artisanat 57, chargé de développement
- M. DELL'OLMO Ghislain, chambre de commerce et d'industrie 57, responsable d'études
- M. WELTER Laurent, chambre d'agriculture 57
- M. GLESER Philippe, TEMO, directeur général
- M. BAUR Denis, Kanfen, maire
- Mme MAZZERO Peggy, Fameck, DGS
- M. BOUAZZA Maïm, Fameck, DST
- M. MORIN Nicolas, Zoufftgen, adjoint au maire
- M. HERGAT Michel, Entringe, maire
- Mme TERKI-FEKIER, Richemont, adjointe au maire
- Mme ZAGARIA, Richemont, service urbanisme
- M. SCHULTZ, Yutz, adjoint au maire
- M. DICK Rémy, Florange, maire
- M. GUILLAUME Hervé, Florange, DGS
- Mme MOINEL Stéphanie, Florange, DGA
- M. TILIGNAC Laurent, Florange, directeur urbanisme
- M. POSTAL Olivier, Terville, maire
- M. DAVAL Julien, Terville, DST
- M. DUFFOURC David, Thionville, DGS
- M. MITZNER Olivier, Thionville, DGA
- M. FREYBURGER Julien, CC Rives de Moselle, président
- M. COMMARD Mathieu, CC Rives de Moselle, chef mobilités
- M. SACCANI Jean-Luc, conseil départemental 57, vice-président mobilités

### Etaient excusés :

- le conseil régional Grand-Est
- Thionville Fensch Agglomération
- la communauté de communes Cattenom et environs
- le SCoT de l'agglomération thionvilloise
- le SCoT de l'agglomération messine
- la commune d'Uckange
- la commune de Guénange
- la commune de Bertrange
- la commune de Mondelange
- la commune d'Illange
- la direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF)
- l'agence régionale de santé (ARS)
- la direction interdépartementale des routes de l'Est (DIR Est)
- la zone de défense et de sécurité Est
- l'agence de l'eau Rhin-Meuse (AERM)
- l'office national des forêts (ONF)

**Objet de la réunion :** Examen conjoint de la mise en compatibilité de 7 plans locaux d'urbanisme (PLU) incompatibles avec le secteur nord projet A31Bis, à savoir ceux de Zoufftgen, Entringe, Thionville, Terville, Florange, Fameck et Richemont.

M. DESCHAMPS, sous-préfet de Thionville, ouvre la séance et remercie les personnes présentes. Il introduit l'objet de la réunion, explique que cette procédure formelle se déroule conformément aux dispositions des Codes de l'environnement et de l'urbanisme. Il avertit que cette présente réunion n'a pas pour objet de débattre de l'utilité du projet A31Bis.

M. BOUZID explique qu'un procès-verbal sera produit à l'issue de cette réunion, et que toutes les personnes publiques associées à cet examen conjoint seront invitées à prendre la parole pour donner leur avis sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Le procès-verbal reprendra l'intégralité des prises de parole, pourra être enrichi de remarques écrites transmises par les personnes publiques associées, et sera versé au dossier d'enquête publique après avoir été circularisé pour garantir le respect de la parole de chacun.

M. BOUZID présente le calendrier des procédures en cours pour le projet A31Bis, avec un focus sur la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Sur les 12 communes traversées par le projet, les PLU de 7 d'entre elles ne sont pas compatibles avec le projet. Le Code de l'urbanisme prévoit l'organisation d'une concertation publique pour présenter les mises en compatibilité. Cette concertation a eu lieu en septembre 2024. Depuis la validation du dossier d'enquête publique au printemps 2025, plusieurs consultations obligatoires préalables à l'enquête publique ont été réalisées. La consultation des collectivités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est l'une d'entre elles. A ce stade, il est prévu d'ouvrir l'enquête publique au printemps 2026 après les élections municipales. L'enquête portera sur 3 objets, à savoir la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et le classement de la nouvelle voie autoroutière.

M. DESCHAMPS intervient pour souligner que la déclaration d'utilité publique ne traite pas du devenir de la section actuelle (traversée de Thionville). M. BOUZID explique que le dossier prévoit une diminution de la vitesse maximale autorisée, l'interdiction des poids lourds en transit, et la protection des façades contre le bruit. La traversée de Thionville verra donc sa vocation de desserte du territoire restaurée. Son devenir fera l'objet de réflexions avec la Région et les collectivités locales dans un cadre distinct du projet A31bis.

M. BOUZID reprend le déroulé du calendrier. À l'issue de l'enquête publique, le décret de déclaration d'utilité publique sera pris par le Premier Ministre après avis du Conseil d'État. Ce décret permettra à l'État de désigner un concessionnaire, qui sera en charge de terminer les études, et de solliciter l'autorisation qui permettra de démarrer les travaux. Le décret de déclaration d'utilité publique emportera l'approbation de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

M. BOUZID rappelle le principe de fuseau retenu par l'arrêté pris par le Ministère chargé des Transports. Il décrit les origines du projet, dans une stratégie globale actée il y a une dizaine d'années avec le Luxembourg, visant à augmenter la capacité de transports sur le Nord de la Lorraine. Dans cette stratégie, le projet autoroutier intervient en complément du développement des autres modes de transport. Les études et concertations sur une période de 10 ans, ont abouti au choix du fuseau F4, avec une section souterraine de plus de 2,5 km (décision ministérielle du 4 janvier 2025).

M. BOUZID explique que le décret de déclaration d'utilité publique contiendra d'une part, le fuseau d'utilité publique, d'autre part les fonctionnalités (protections acoustiques, échangeur, entrée et sortie du tunnel...) qui sont inscrites comme obligatoires. Le fuseau comprend les emprises nécessaires pour réaliser le projet, mais également les emprises nécessaires aux chantiers, aux mesures de compensations environnementales, aux travaux d'ouvrage, etc. Toute l'emprise du fuseau ne sera pas utilisée, attention aux quiproquos, les excroissances du fuseau pour les mesures de compensation peuvent amener à supprimer des protections, pas pour détruire les choses, mais pour les protéger davantage. Le droit ne nous permet pas de discriminer entre les l'emprise de l'autoroute et l'emprise des mesures de compensation.

M. DICK, maire de Florange, prend la parole au sujet de la publication dans la presse du rapport de l'autorité environnementale. Dans ce rapport, l'autorité environnementale a évoqué besoin de compenser à 150 % les 226 ha consommés. M. DICK demande la position de l'État au sujet de l'assiette de cette compensation environnementale : compenser 220 ha est déjà extrêmement important, en compenser 330 est encore plus conséquent. Il demande également si le portage doit être national, régional, intercommunal, local, et quelle est sa traduction dans les documents réglementaires.

M. BOUZID lui répond que les services de l'État sont engagés dans l'écriture du mémoire en réponse à l'autorité environnementale, mémoire qui sera versé au dossier d'enquête publique. Il clarifie les chiffres du projet : Le fuseau complet représente environ 600 ha, les tronçons de route (élargissement sur place, section neuve avec tunnel) représentent environ une centaine d'hectares, et les 220 ha cités correspondent à la surface du foncier mis en réserve dans le fuseau pour des mesures de compensation. L'État a fait le choix d'intégrer toutes les surfaces prévues pour les compensations dans le fuseau pour faciliter la réalisation du projet et pour plus de transparence pour le territoire. Il explique que l'objectif est bien que l'intégralité des compensations aient lieu dans le fuseau. Enfin, il explique que la compensation ne se fait pas dans une logique de surface équivalente ou de pourcentage, mais dans une logique de restauration de fonctionnalités. Il complète son propos en expliquant que la totalité des 220 ha ne seront pas forcément utilisés, et que les propriétaires des surfaces utilisées ne seront pas systématiquement expropriés, mais que l'État doit s'assurer pouvoir en devenir propriétaire en dernier ressort.

M. DICK demande ce qu'il adviendra des projets qui étaient prévus sur les 220 ha concernés. Il rappelle que la zone Ste-Agathe sur Florange et Fameck, avait une vocation industrielle et artisanale, avait été historiquement gelée dans le cadre du projet d'extension de la voie rapide 52. Il donne le deuxième exemple de 70ha de terrains entre Terville et Florange, dont la commune de Florange a pré-financé l'acquisition par la SAFER. Il espérait pouvoir récupérer ces fonciers après clarification du tracé du fuseau. Il demande plus de visibilité rapidement sur la distinction entre les terrains qui deviendront des zones de compensation et les terrains qui n'en seront pas.

M. BOUZID lui répond que la localisation des mesures de compensation environnementales a déjà été préfigurée et figure dans le dossier. Pour la partie du fuseau de Florange qui ne sera pas utilisé, les terrains pourront être rendus à la commune in fine. Pour les surfaces évoquées entre Terville et Florange, il faut avoir conscience que l'entrée nord du tunnel y sera aménagée ainsi que des mesures de compensation.

M. DESCHAMPS rappelle que les compensations sont établies pour restaurer les fonctionnalités, et qu'une zone humide ou une réserve de biodiversité ne sont pas compensées selon la même méthode. Il demande si les 220ha permettent de répondre à l'intégralité des besoins de restauration des fonctionnalités ?

M. BOUZID lui répond par l'affirmative. Il donne l'exemple de projet de la RN4 dont la DUP date de 1995, pour lequel aucune réserve foncière n'avait été constituée ce qui soulève d'importantes difficultés aujourd'hui, et présente l'intégration des mesures de compensation au fuseau de DUP de l'A31Bis comme une amélioration.

M. BOUZID rappelle que le fuseau a été arbitré par M. le préfet TOUVET il y a plus de 2 ans, et qu'il n'a pas été modifié depuis.

M. WELTER, de la chambre d'agriculture, demande à ce que le choix des terrains de compensation tienne compte non seulement de la valeur écologique au sens large des terrains mais également de la valeur agricole et économique. On ne peut pas faire du maraîchage sur n'importe quel terrain, et il faut intégrer la survie et le maintien de l'agriculture de proximité.

M. DESCHAMPS demande s'il existe un cadre légal obligatoire sur la localisation géographique des mesures de compensation. M. BOUZID précise que les mesures de compensation doivent être le plus proche possible des impacts compensés, mais peuvent se situer à quelques kilomètres.

M. CHASSAGNEUX présente les mises en compatibilité commune par commune. Il rappelle que tous les éléments qu'il s'apprête à présenter figurent dans l'étude d'impact qui a été transmise à tous les participants.

Sur les 12 communes traversées, 5 PLU sont compatibles et 7 doivent être mise en compatibilité. Les documents d'urbanisme supra-communaux, dont les SCoT et le SRADDET, sont compatibles avec le projet.

- Commune de Richemont : La mise en compatibilité consiste à modifier le règlement écrit pour autoriser la réalisation, sous conditions, d'opérations en zones humides, et à supprimer la protection des « éléments de paysage à protéger » identifiés dans le PLU. M. CHASSAGNEUX précise que seule une partie des éléments de paysage seront recouverts par le tracé de l'infrastructure. Il démontre que la réalisation des mesures de compensation environnementales, ici sur les zones humides, peuvent nécessiter la mise en compatibilité du PLU.
- Commune de Fameck : La mise en compatibilité porte uniquement sur la modification du règlement écrit pour permettre le réaménagement du nœud autoroutier et la réalisation des mesures de compensation en zones humides.
- Commune de Florange : La mise en compatibilité est nécessaire pour la réalisation du tunnel et de ses ouvrages et pour le réaménagement du nœud autoroutier. Plusieurs secteurs sont concernés. Au sud et au nord, des « éléments de paysage à protéger » seront supprimés, pour permettre le réaménagement de l'échangeur et pour la mise en place de mesures de compensation. Sur le secteur correspondant à la section souterraine, le règlement écrit sera modifié pour autoriser les infrastructures, ouvrages et déblais/remblais dans les zones urbaines, et pour autoriser la réalisation sous conditions d'opérations en zone humide au niveau de la Fensch. Enfin, la mise en compatibilité permettra de supprimer du règlement graphique l'emplacement réservé situé à l'extérieur du fuseau, libérant le foncier qui ne sera pas utilisé ni pour le projet ni pour les mesures compensatoires.
- Commune de Terville : La mise en compatibilité consiste à supprimer la protection « espaces boisés classés » se trouvant dans le fuseau, en partie pour le réaménagement du nœud autoroutier et en partie pour la mise en place de mesures de compensation. M. CHASSAGNEUX attire l'attention sur la confusion possible : la suppression de l'espace boisé classé permettra de mettre en place des îlots de sénescence, qui sont des surfaces forestières laissées en libre évolution pour que le bois vieillisse. La superficie des mesures de compensation est bien supérieure à l'emprise de la route. Aussi cette mise en compatibilité, sur l'emprise identifiée pour accueillir cette mesure, n'implique pas de défrichage.

M. BOUZID complète son propos. Il explique qu'une bretelle sera créée à cet endroit, que cette bretelle a été sollicitée dans le cadre de la concertation publique, par les élus. L'aménagement de la bretelle aura un impact sur la lisière du boisement situé contre l'autoroute. C'est donc à cet endroit-là qu'on doit préserver un espace dans lequel on peut améliorer la qualité du massif forestier pour pouvoir compenser les impacts en lisière.

- Commune de Thionville : L'élargissement sur place de l'A31 existante génère moins d'impacts que pour l'aménagement du contournement, mais le fuseau vient se superposer sur des emprises qui nécessitent une mise en compatibilité. Sur Thionville, on retrouve ce cas pour le bois au nord, où la mise en compatibilité consiste à retirer des espaces boisés classés. Les deux excroissances qui figurent sur le plan correspondent à l'endroit prioritaire identifié pour l'aménagement d'un passage à faune, également mesure de compensation. L'autoroute A31 déjà existante coupe le bois de Thionville en deux, et cette rupture de continuité écologique pourra être résorbée grâce au passage à faune.
- Commune d'Enrange : La largeur du fuseau est justifiée par l'élargissement de l'infrastructure. Les mises en compatibilité consistent à retirer des « éléments végétaux à protéger » identifiés dans le PLU, et à autoriser le drainage, l'exhaussement ou le remblai en zones humides sous conditions, de manière à permettre l'aménagement de protections acoustiques et la mise en place de mesures de compensation environnementale.

- Commune de Zoufftgen : C'est une fois de plus l'élargissement de l'infrastructure et la mise en place de mesures de compensation (des îlots de sénescence de part et d'autre de l'autoroute, et une mare forestière) qui justifient les mises en compatibilité. Ces dernières consistent en le retrait d'« espaces boisés classés » et en la modification du règlement écrit pour autoriser les travaux, ouvrages et aménagements en zone naturelle, sous conditions.

M. CHASSAGNEUX ouvre le temps d'échange, invitant chaque participant à se prononcer pour que les remarques soient consignées au procès-verbal de l'examen conjoint. M. DESCHAMPS passe la parole aux élus.

Mme TERKI-FEKIER et Mme ZAGARIA prennent la parole pour Richemont. Elles prennent connaissance des éléments qui viennent d'être présentés, feront le point en interne et reviendront vers les équipes de la DREAL si besoin.

M. DESCHAMPS rappelle qu'elles ont été destinataires de ces éléments préalablement à la réunion. M. BOUZID précise que ces éléments ont été travaillés en amont avec la commune pour être compatibles avec les projets de gravières.

Mme MAZZERO et M. BOUAZZA prennent la parole pour Fameck. La modification du règlement ne leur pose pas de soucis. Mme MAZZERO pose une question sur la zone n°20 sur le plan présenté par la DREAL. Cette zone était prévue dans le PLU comme une zone à urbaniser, avec plusieurs propriétaires privés.

M. BOUZID lui répond qu'en effet il est prévu d'y réaliser une mesure de compensation au moment de l'aménagement du projet.

Mme MAZZERO demande si la localisation des mesures de compensation est complètement actée ou peut encore être discutée.

M. BOUZID lui répond qu'il existe encore une marge de discussion et que les mesures peuvent s'adapter au plus possible aux contraintes locales. Il s'agit de trouver le compromis entre la protection et le développement. M. DESCHAMPS réaffirme que l'objectif est bien de ne pas consommer plus que ce qui figure dans le fuseau.

M. DICK prend la parole pour Florange, pour aborder quatre points qui sont issus d'une dynamique commune partagée entre les conseils municipaux de Florange et de Terville et avec l'EPCI Thionville Fensch Agglomération et son président M. CUNY, et qui ont donné lieu à des délibérations de principe :

1. Pour lutter contre les nuisances, les communes ont formulé la demande d'extension des tranchées couvertes sur la partie sud et sur la partie nord. Notamment, les délibérations affirment le souhait que la tête de tunnel au sud soit le plus proche possible de la RD952, dite rue nationale à Florange. De même, il est demandé un allongement de la tête nord pour aller plus proche de l'échangeur de l'étoile.
2. M. DICK transmet la volonté du territoire d'assurer que la relocalisation des entreprises expropriées de la zone Sainte-Agathe soit intégrée dans le projet, dans les impacts à compenser, sous la forme d'un zonage réglementaire. Il demande à ce que cette relocalisation se fasse sur la commune de Florange, en précisant que ce principe a été validé par le président de la communauté d'agglomération. Il précise que la commune a transmis une proposition par courrier pour intégrer ces entreprises dans une zone située au sud de la RD653. Cette proposition est également reprise dans la révision du PLU de Florange, sur laquelle l'État devra se prononcer.
3. M. DICK se réjouit de la suppression de l'emplacement réservé historique, notamment sur la rue des romains. Il formule le souhait que l'État participe à la comitologie du projet de développement urbain situé sur ces parcelles. S'agissant du fuseau qui n'a pas été supprimé, une partie se situe au-dessus du futur tunnel. Il souhaite connaître les contraintes de construction et d'urbanisation pour les parcelles situées au-dessus du tunnel, et demande si l'urbanisation est bloquée tant que le projet n'est pas terminé, ou s'il est possible de traiter au cas par cas avec les services de la DREAL. Il rappelle que la commune a lancé une concession d'aménagement sur 60 ha, intégrant le grand bureau d'ArcelorMittal et l'ensemble de cette emprise au droit du tunnel. Quel est le niveau d'inconstructibilité et quelle est la limite de cette inconstructibilité ?

4. M. DICK demande si, à l'échelle du SCoT ou de l'agglomération, les zones consommées pour les compensations environnementales peuvent être négociées hectare par hectare, et souhaite faire des contre-propositions. Il évoque notamment les terrains du projet partenarial d'aménagement des friches du Val de Fensch, qui présentent des zones beaucoup plus enclavées que les terrains à proximité immédiate de l'autoroute qui restent attractifs pour le développement de projets immobiliers et/ou économiques. Il rappelle qu'il a été confirmé plus tôt dans la présentation que les compensations peuvent se faire à quelques kilomètres près.

M. BOUZID lui répond point par point :

1. Il rappelle que le projet d'autoroute a été travaillé avec les collectivités, et il explique que conformément à la décision ministérielle il ne pourra pas être modifié avant l'enquête publique. Néanmoins, ce projet n'est pas terminé, son élaboration s'étend sur plusieurs années, et il pourra continuer d'évoluer après cette étape. M. BOUZID rappelle que l'extension du tunnel vers le nord faisait partie d'une des variantes qui avait été étudiées, mais qui avait été écartée parce que la longueur du tunnel menaçait la faisabilité économique du projet autoroutier. M. BOUZID affirme que pour ce qui est du sud, la demande de la commune de pousser la tête le plus possible a été entendue et suivie.
2. Pour ce qui est de la relocalisation des entreprises expropriées, M. BOUZID annonce que la stratégie de relocalisation appartient à l'agglomération et à la commune et que l'État s'est engagé depuis le départ à l'accompagner et continuera de le faire. Il explique que l'intégration de la relocalisation dans la procédure de mise en compatibilité n'était pas possible parce qu'elle n'est pas encore connue. S'agissant des terrains proposés par la commune, M. BOUZID précise qu'il n'a pas été produit d'étude d'impact sur ces terrains, alors que tous ceux qui ont été intégrés au fuseau de DUP ont fait l'objet d'études très précises. Pour sécuriser la relocalisation de ces entreprises, M. BOUZID indique que le préfet de Région a saisi la DGALN en 2025 afin de savoir si le foncier nécessaire à la relocalisation peut intégrer l'enveloppe d'artificialisation du projet, comptabilisée au niveau national. Une réponse est encore attendue. Il indique que la vingtaine d'hectares nécessaires à la relocalisation des entreprises seront bien mentionnées dans l'étude d'impact.
3. Au sujet des contraintes d'urbanisation au-dessus du tunnel, M. BOUZID affirme qu'il sera permis à la commune d'aménager ces terrains. Les contraintes seront encadrées par des servitudes qui pourront notamment être liées à la hauteur de construction. Il précise que des limitations d'aménagement existent déjà aujourd'hui, et que les projets sont instruits au cas par cas. Les arrêtés de prise en considération s'arrêteront quand la déclaration d'utilité publique sera prise, l'emplacement réservé tombera le jour où la déclaration d'utilité publique sera prise, car l'État disposera alors d'un outil pour acquérir le foncier. Pour instruire les demandes d'urbanisation, les services de l'État regarderont au cas par cas si le terrain est dans la zone d'influence géotechnique du tunnel.
4. Enfin s'agissant de la compensation, M. BOUZID réaffirme que la porte est ouverte. Il précise tout de même que la zone située au-delà de l'allée des marronniers, entre l'entrée du tunnel et l'échangeur de l'étoile, sera entièrement utilisée pour l'aménagement du tunnel et les mesures de compensation. Mais pour les autres endroits chaque cas peut être regardé au cas par cas.

M. DESCHAMPS précise quelques éléments de calendrier. La déclaration d'utilité publique sera prononcée après l'avis du Conseil d'État, sachant que le Conseil d'État dispose de 18 mois à compter de l'enquête publique pour prendre cet avis.

M. DESCHAMPS rappelle qu'il y a des jalons et que le projet est encore susceptible d'évoluer dans les étapes suivant la déclaration d'utilité publique. L'enquête publique a pour objectif d'écouter et d'entendre toutes les revendications. Il souligne que le tunnel a déjà été allongé à la demande de la commune pour un coût non négligeable. Dans les dernières étapes, le concessionnaire pourra formuler des propositions qui pourront peut-être permettre d'utiliser moins d'emprise foncière, propositions qui permettront d'atteindre les objectifs par d'autres moyens. Le « non » d'aujourd'hui sur l'évolution du projet est lié à l'impossibilité de rétro-pédaler à la veille du démarrage de l'enquête publique, mais ne s'apparente pas à un « non » pour les jalons futurs.

M. DESCHAMPS indique que les différents visuels présentés ne sont pas contractuels, et sont des vues d'artiste permettant de visualiser grossièrement. L'intégration paysagère pourra être améliorée.

M. DICK prend note de la non-opposition de l'État à l'inscription, à l'occasion de la révision du PLU, de la proposition de terrain pour la relocalisation des entreprises expropriées, en accord avec la communauté d'agglomération.

M. BOUZID rappelle l'objectif partagé que cette relocalisation soit la plus qualitative possible, et que l'État restera vigilant sur ce point.

M. DESCHAMPS déclare son plein soutien à la commune sur les sujets de l'économie et de l'emploi.

M. SCHULTZ, adjoint à la commune de Yutz, demande si ces mises en compatibilité seront réalisées par le biais d'une modification ou d'une révision de PLU.

M. BOUZID lui répond qu'il s'agit d'une procédure ad-hoc qui sera pris en charge par le maître d'ouvrage.

M. SCHULTZ rappelle que le SCoT de l'agglomération thionvilloise a été attaqué, est tombé, qu'il a été retravaillé et sera prochainement réapprouvé mais risque d'être de nouveau attaqué, et fait part de l'inquiétude partagée avec les autres communes quant à la fragilité juridique de leurs documents d'urbanisme et quant au délai court dont disposent les communes pour la révision de leurs PLU.

M. EHRENFELD, pour la chambre des métiers et de l'artisanat, annonce que ce sont les impacts sur Florange qui vont avoir le plus d'impacts sur l'économie, notamment sur la zone Sainte-Agathe. Il abonde aux propos de M. DICK, annonce que la chambre des métiers et de l'artisanat sera attentive aux impacts sur les entreprises, et que leur future relocalisation représente un beau cas d'école de compensation pour l'économie locale.

M. DESCHAMPS argumente que l'évolution de l'échangeur sur Florange, qui génère le plus d'impacts est bien à la demande du tissu économique local.

M. DELL'OLMO, pour la chambre de commerce et d'industrie, rejoint les propos de M. DICK sur la zone Sainte-Agathe. En termes de temporalités, la chambre de commerce et d'industrie est régulièrement sollicitée par des entreprises sur des questions de phasage. Ces entreprises souhaitent être informées le plus tôt possible, pour pouvoir anticiper au maximum.

M. DESCHAMPS reconnaît que la demande des entreprises est légitime. Il se remémore les deux réunions organisées avec les entreprises sur le sujet, et que l'État a déjà pu apporter des réponses très précises sur le montant d'indemnisation. En revanche, et il insiste que l'État a été clair sur ce point, les expropriations n'auront pas lieu avant la reconnaissance de la déclaration d'utilité publique via la publication du décret.

M. DICK répond que si une zone d'aménagement nouvelle doit être créée, au-delà du volet réglementaire PLU, il est important que l'intercommunalité puisse rapidement mettre en œuvre la procédure de création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC), pour que cette ZAC puisse amener à la prise en main foncier dans une logique d'aménagement, et que toutes ces procédures représentent un minimum de 3 ans. Pour pouvoir accueillir les entreprises à horizon 2030, il faut que cette procédure de création de ZAC soit engagée dans les 12 prochains mois. M. DICK veut pouvoir proposer aux entreprises un prix de sortie, et qu'elles soient compensées financièrement par l'État pour le terrain où elles sont aujourd'hui.

M. DESCHAMPS complète son propos antérieur en rappelant que la demande adressée au Ministère, pour exonérer de l'enveloppe la consommation foncière de la relocalisation des entreprises, part du principe d'une relocalisation hectare par hectare, sans extension possible.

M. POSTAL, maire de Terville, prend la parole. Il rejoint les propos de M. DICK au sujet de la zone Sainte-Agathe, bien que le ban communal de Terville soit moins touché.

M. POSTAL revient sur l'affichage des modifications visant à retirer l'espace boisé classé. Il souhaite attirer l'attention des services de l'État sur les confusions que peuvent générer cet affichage, et insiste sur les efforts de pédagogie et de communication à réaliser. Il conseille de présenter les choses comme elles vont être pour éviter toute mésinterprétation et augmenter l'acceptabilité du projet par la population.

M. DESCHAMPS le remercie pour ses recommandations. M. BOUZID propose de produire une carte très claire pour distinguer la zone qui correspond à la bretelle de l'échangeur de la zone qui ne sera pas touchée par le projet routier.

M. POSTAL indique n'avoir aucune autre remarque à formuler au sujet de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

M. DUFFOURC, DGS de Thionville, rejoint les propos de M. POSTAL au sujet de l'affichage des mesures de compensation, partage l'impression de défrichement pour création d'un ouvrage supplémentaire en plein milieu des bois, alors qu'il s'agit au contraire de la création d'un passage à faune et d'un îlot de sénescence.

M. DUFFOURC pose trois questions sur ce qui n'a pas été présenté dans le cadre de la mise en compatibilité :

1. Il n'est pas fait référence aux mesures acoustiques, notamment sur la partie qui va être élargie à proximité immédiate d'Elange, n'y a-t-il pas besoin de les intégrer dans les mises en compatibilité ?
2. Il est prévu entre la RD14, la montée du Saint-Michel et l'A31 une petite zone d'activités économiques, est-ce qu'il y a un impact particulier en termes de mise en compatibilité à envisager dans ce cadre-là ?
3. 4 ouvrages, des chemins ruraux, passent au-dessus de l'A31 aujourd'hui et sont concernés par les travaux, dont deux ouvrages pour lesquels il est prévu la démolition-reconstruction. Entre les lignes M. DUFFOURC comprend qu'en fonction du potentiel fiscal des communes, ces reconstructions seront à la charge des communes. Il demande une clarification sur ce point, ainsi que sur la nature des travaux qui seraient réalisés sur ces ouvrages.

M. BOUZID lui répond point par point :

1. La mise en compatibilité pour réalisation des protections acoustiques figure sur la carte d'Entrange, parce qu'il n'est aujourd'hui pas possible d'y installer de protections acoustiques sans avoir recours à la mise en compatibilité. En revanche, le zonage réglementaire en vigueur sur Thionville permet déjà la réalisation de ces protections acoustiques, et ne doit donc pas être mis en compatibilité.
2. M. BOUZID ne voit pas à quelle zone d'activités il est fait référence, M. MITZNER précise que cette zone est encore en projet. M. CHASSAGNEUX affirme que les services de l'État ont des échanges réguliers avec la SEBL, concessionnaire sur Metzange-Buchel, et avec les services de TFA compétents sur la question, et qu'il ne s'inquiète pas pour ce qui est de la compatibilité des deux projets.
3. Sur les ouvrages, M. BOUZID rappelle qu'au stade de la déclaration d'utilité publique on s'assure uniquement de la faisabilité du projet, en vérifiant si les ouvrages sont suffisamment larges pour pouvoir réaliser l'élargissement de l'autoroute, ou si elles doivent être détruites puis reconstruites. Le dossier chiffre les coûts de toutes ces opérations. Il appartiendra ensuite au concessionnaire de réaliser ces travaux. Il réaffirme que l'intégralité des coûts de démolition-reconstruction seront pris en charge par le maître d'ouvrage, ici l'État. Seule la gestion et l'entretien de ces ouvrages seront à la charge des communes comme aujourd'hui.

M. DUFFOURC remercie M. BOUZID pour ces clarifications, et s'estime rassuré de comprendre que seul l'entretien de ces ouvrages sera à la charge des communes.

M. DESCHAMPS rappelle que le projet A31Bis résulte en une amélioration de la situation par rapport à l'existant, et du confort de la population, que ce soit sur la régulation du trafic, ou encore sur la création de murs anti-bruits.

M. POSTAL revient sur la représentation du projet en « vue d'artiste » comme formulé plus tôt par M. DESCHAMPS. Il demande à ce qu'y figurent les tranchées couvertes et les merlons de sécurité par rapport

aux habitations. Ces représentations montrent aujourd'hui des tranchées ouvertes sans rien autour, mais il faut être exhaustif dans la représentation de ce qui est prévu.

M. DESCHAMPS rappelle que les services de l'État comme les collectivités sont soumis à des injonctions techniques contradictoires, et cite comme exemple qu'une bretelle de sortie ne peut pas être positionnée immédiatement à la sortie d'un tunnel, et doit être située à 300 ou 400m minimum pour des questions de sécurité.

M. HERGAT, maire d'Entrange, prend la parole. Il vérifie qu'il est bien prévu d'installer des murs anti-bruit sur sa commune, notamment au sud-est, et que ces murs sont suffisamment prolongés. Il exprime sa satisfaction quant à l'installation de ces murs anti-bruits qui améliorent la situation des habitants, et se dit favorable au projet. Il évoque le projet de ZAC communautaire, porté par la communauté de communes de Cattenom et environs, projet situé sur la commune de Kanfen, et invite M. BAUR, maire de Kanfen, à compléter son propos.

M. MORIN, adjoint au maire de Zoufftgen, se prononce favorablement à la mise en compatibilité présentée.

M. BAUR, maire de Kanfen, prend note de la compatibilité de son document d'urbanisme avec le projet A31Bis. Il rappelle la demande qu'il avait déjà formulé lors d'une précédente réunion, de prolongation des merlons anti-bruits jusqu'à la RD56, et signale que des habitations se situent à proximité.

M. BOUZID lui répond que ces murs pourront être étendus jusqu'au début de l'ouvrage mais ne peuvent pas être prolongés davantage.

M. BAUR évoque la trouée située au plus près de l'échangeur, où un merlon anti-bruit avait déjà été aménagé par la commune. Un ruisseau passe en dessous, et il craint de ne pas être autorisé à fermer cette trouée à cause du ruisseau.

M. BAUR rapporte qu'il avait la même interrogation que M. DUFFOURC relative aux ouvrages surmontant l'A31, et s'estime satisfait de la réponse apportée.

M. BAUR s'associe avec M. HERGAT, maire d'Entrange et vice-président à la communauté de communes Cattenom et environs en charge du développement économique, pour rappeler que la communauté de communes est propriétaire de plus de 80 ha de terrain, que ces 80 ha ont été réduits à 40 ha. Il admet avoir conscience qu'il ne sera pas possible d'aménager les 40 ha du fait des contraintes de zones humides. Il attire l'attention sur un triangle contenu dans le fuseau de déclaration d'utilité publique au niveau de la commune de Kanfen, en soulignant qu'un ruisseau se trouve à l'extrémité de ce terrain.

M. BOUZID explique que la présence de ce ruisseau et de ces zones humides font de ce terrain un endroit favorable à la réalisation de mesures de compensation. Il rappelle que les services de l'État sont ouverts à des échanges concernant la localisation précise des mesures de compensation.

M. BAUR le remercie pour cette réponse, et ajoute que la commune est actuellement en cours de révision de son PLU pour le projet de ZAC, dont l'aménagement n'est pas terminé. Il ne souhaite pas que son projet de révision de PLU soit rejeté pour cause de manque de définition claire du projet de ZAC communautaire, et souhaite trouver une solution par rapport à tout ce qui vient d'être évoqué. Il rappelle que la communauté de communes a quand même dépensé de l'argent pour acheter les 80 ha.

M. BOUZID s'engage à ce que l'État y soit attentif à l'occasion de la révision du PLU, mais répond qu'une partie du foncier devra tout de même être utilisée pour la réalisation du projet A31Bis et de ses mesures de compensation. Il propose à M. BAUR de se tourner vers les services de la DDT dans le cadre de la révision du PLU.

M. HERGAT complète les propos de M. BAUR en signalant que cette zone est la dernière zone ouverte pour du développement économique sur la communauté de communes de Cattenom et environs.

Monsieur DESCHAMPS lève la séance.

## 7. Avis sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet rendu par la direction régionale des affaires culturelles le 1<sup>er</sup> septembre 2025 en application de l'article R122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Affaire suivie par : La Directrice régionale des affaires culturelles  
Marc SCHNEIDER  
UDAP Moselle  
Tél : 03 87 36 12 52  
Courriel : marc.schneider@culture.gouv.fr  
Réf : Monsieur le préfet de la Moselle

Strasbourg, le **01 SEP. 2025**

Objet : Contournement Ouest de Thionville (A31 bis) : enjeux patrimoniaux dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP

Par courrier en date du 28 mai 2025, vous sollicitez mon avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du secteur Nord du projet A31 bis.

Vous trouverez ci-après les remarques émises au titre des compétences de la DRAC Grand-Est en matière patrimoniale. Ces remarques couvrent le champ de la conservation des monuments historiques, de la protection des abords des monuments historiques et l'archéologie préventive. Cet avis s'inscrit dans le prolongement des contributions de la DRAC Grand-Est lors des phases antérieures de consultation relatives au choix de la variante de projet (avis en date du 04 mars 2022 et du 16 septembre 2022).

### 1. **Éléments relatifs aux enjeux en matière d'archéologie**

Le dossier soumis comporte un examen de l'état initial de l'environnement du projet, y compris dans ses composantes paysagères et patrimoniales. La prise en compte de l'archéologie est bien intégrée aux mesures compensatoires. Cependant, les parties qui l'évoquent comportent des erreurs et des approximations susceptibles de déformer la perception que peut avoir le public des enjeux archéologiques présents sur le tracé du projet.

Voici donc, retranscrits ici, les textes du document qui ont fait l'objet de corrections ou reformulations ponctuelles pour éviter de mauvaises interprétations du public, destinataire final de ce dossier :

#### 4.7.1.3 Patrimoine archéologique (p. 270)

*Source : Les données présentées sur le patrimoine archéologique proviennent de recherches effectuées à la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) Grand Est, site de Metz, en novembre 2020.*

La totalité des sections du projet est concernée par des zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA). Ces zones définissent des seuils au-delà desquels tout projet impactant le sous-sol doit faire l'objet d'une consultation préalable du service régional de l'archéologie (SRA) qui peut émettre, le cas échéant, des prescriptions pour la protection du patrimoine archéologique.

En amont de grands travaux d'aménagement (lignes à grande vitesse, autoroutes, carrières) ou lorsqu'un permis de construire, d'aménager ou de démolir est déposé, le préfet de région (par le biais du SRA) peut prescrire un diagnostic archéologique. L'objectif de cette opération est de vérifier si le terrain recèle des traces d'occupations humaines anciennes susceptibles d'être détruites au cours des travaux d'aménagement. Des sondages sont effectués, par l'Inrap (Institut national de recherches archéologiques préventives) ou par un service archéologique de collectivité agréé (sur son territoire), sur 5 à 10 % de la surface du terrain concerné par le projet. Afin d'anticiper les enjeux archéologiques, le porteur de projet peut demander à bénéficier d'une demande anticipée de prescription permettant de programmer le diagnostic bien en amont avec l'opérateur archéologique, moyennant le paiement de la taxe d'archéologie préventive (dont le montant s'élève en 2025 à 0,71 € / m<sup>2</sup>).

La méthodologie employée lors du diagnostic permet de détecter, caractériser, circonscrire et dater les éventuels vestiges archéologiques présents dans le sous-sol. A l'issue de cette intervention, les archéologues remettent un rapport aux services de l'Etat. Sur la base de ces conclusions et en tenant compte de l'impact réel des travaux envisagés sur les vestiges repérés, l'aménageur peut être autorisé à démarrer ses travaux ou dans l'obligation de tenir compte des prescriptions du SRA, destinées soit à conserver les vestiges en place (en adaptant le projet, si cela est possible), soit à organiser leur fouille. Chaque année, environ 8 % des projets d'aménagement font l'objet d'un diagnostic archéologique.

Le patrimoine archéologique est varié au sein de l'aire d'étude. La vallée de la Moselle ayant de tout temps été favorable à l'implantation humaine, on y retrouve toutes les périodes de l'histoire humaine, du Paléolithique (Préhistoire) jusqu'à l'époque contemporaine (conflits mondiaux). Le tracé nord du projet traverse en particulier les communes de Richemont, Uckange, Florange et Thionville qui font l'objet de ZPPA dont les seuils sont fixés à 50 m<sup>2</sup>, 1 000 m<sup>2</sup> et 3 000 m<sup>2</sup>. La commune de Florange en particulier est connue pour son occupation gallo-romaine en bordure de la voie Metz-Trêves, qui a livré notamment des ateliers de potiers et des espaces de nécropoles.

Les travaux envisagés dans le cadre du projet (tranchées ouvertes et couvertes, merlons, ouvrages d'art, installations de chantier provisoires, ouvrages d'assainissement, espaces de covoiturage) auront un impact très probable sur un certain nombre de sites archéologiques de toutes périodes, que les diagnostics auront pour mission de détecter. En effet, il convient de noter que la connaissance actuelle des vestiges archéologiques sur l'aire d'étude ne présage par d'une absence d'enjeu ailleurs, sur d'autres zones non identifiées pour le moment.

En conséquence, l'enjeu est qualifié de moyen à fort, en particulier de part et d'autre du tunnel profond.

#### 4.7.2.5 Zonages archéologiques (p. 276)

Une zone de présomption de prescription archéologique permet de prendre en compte par une étude scientifique ou une conservation « les éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement ». Les projets faisant l'objet d'une demande d'autorisation d'urbanisme ou d'une étude d'impact dans ces zones sont examinés par le SRA (service régional de l'archéologie), selon des seuils prédéfinis par le préfet de région.

##### 4.7.2.5.1 Définition réglementaire

Toutes les communes traversées par le projet sont concernées par des zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA). Si leur seuil de consultation est généralement fixé à 3 000 m<sup>2</sup>, deux

communes se distinguent cependant par des seuils de consultation plus bas, à 50 m<sup>2</sup> : Dieulouard et Mousson.

## 2. Conservation des monuments historiques

L'allée des Marronniers du domaine de Bétange a fait l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques, par arrêté préfectoral en date du 13 mai 2025. Cette protection s'ajoute à celles préexistantes, à savoir : le parc du domaine de Bétange (par inscription le 28 juin 1993) et le château (par inscription le 16 juillet 2007). La protection de l'allée des Marronniers et ses incidences en termes de zonage des abords doivent être ajoutées au dossier d'enquête publique. La cartographie actualisée des abords figure en annexe du présent courrier. L'UDAP de la Moselle pourra remettre au besoin les données numériques correspondantes.

Il convient que le projet ne fasse peser aucun risque sur l'intégrité physique des monuments historiques situé à proximité de son emprise. L'emprise inscrite dans le dossier de DUP tangente le parc du domaine de Bétange en partie Nord-Est de ce dernier. Le projet devra garantir l'intégrité physique du monument historique, tant en phases de travaux que d'entretien ultérieur de l'infrastructure.

## 3. Insertion paysagère du projet au sein des abords des monuments historiques

La récente protection de l'allée des Marronniers, qui étend le secteur des abords protégés vers l'Est, recoupe en large partie les espaces protégés préexistants. La tête de tunnel nord et la portion d'autoroute prévue jusqu'à l'échangeur de l'Etoile étaient d'ores et déjà incluses dans le périmètre des abords relatifs au parc et au château. Aussi, les échanges en date de 2024 entre l'UDAP de la Moselle et les services de la DREAL restent d'actualité au sujet de l'insertion paysagère du projet (voir courrier ABF cité en PJ).

Au vu de ces échanges, le dossier d'enquête publique appelle plusieurs remarques :

### Emploi du terme de « covisibilité » au sein des espaces protégés

Les documents de l'étude d'impact comportent un grand nombre d'occurrences du terme « covisibilité » sur des espaces protégés ou non au titre des monuments historiques. Or, ce terme correspond à une notion juridique précise au sein des espaces protégés (L 621.30 du code du patrimoine). Il convient donc de l'utiliser à bon escient. En l'occurrence, la covisibilité correspond à l'existence ou non d'une visibilité conjointe du monument historique et d'un projet situé à moins de 500 mètres du monument. La covisibilité est établie par l'architecte des bâtiments de France, en préalable de la réalisation du projet. Elle constitue un état de fait. Son effectivité ne dépend pas des mesures mises en œuvre afin d'atténuer l'impact architectural, urbain et paysager du projet. Aussi les expressions telles que « limitation de la covisibilité » ou « réduction de la covisibilité » dont l'emploi est récurrent dans le dossier, sont-elles impropres et de nature à fausser la compréhension de l'application de la doctrine de protection des abords.

En l'occurrence, l'architecte de bâtiments de France confirme que le projet de contournement Ouest de Thionville était bien concerné par une covisibilité au sein des abords protégés du domaine de Bétange à Florange. Cette covisibilité est manifeste depuis la D13 et la D653. Il convient en conséquence de modifier les formulations présentes dans l'étude d'impact en distinguant ce qui relève de la covisibilité, au sens juridique du terme, de ce qui relève des propositions concernant l'insertion paysagère du projet.

### Amélioration des mesures d'insertion paysagère au niveau de la tête de tunnel Nord

La décision ministérielle du 05 janvier 2024, relative au choix de variante du projet, mentionne, au sein de ses considérants, l'attention particulière à accorder à l'insertion paysagère du projet dans le paysage à proximité du parc et du château de Bétange, inscrits aux monuments historiques.

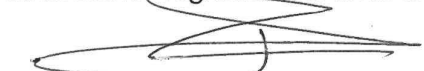
Comme cela a déjà été évoqué par l'architecte des bâtiments de France à la DREAL Grand-Est, le passage de l'autoroute en grand déblai au niveau de la tête de tunnel Nord ne constitue pas une disposition d'insertion paysagère adaptée aux enjeux paysagers de cet espace. En effet, le paysage actuel des abords se présente comme une vaste chambre paysagère plane et ouverte au pied du domaine de Bétange et de l'allée des Marronniers. Les caractéristiques physiques de cet espace - en particulier la régularité de sa topographie en pente douce vers le ruisseau de Veymerange - sont intimement liées aux conditions de mise en valeur des deux principaux éléments paysagers. Or, la réalisation d'un déblai de grande largeur et de forte profondeur, bordé par des talus à pentes marquées, bouleverserait les dispositions topographiques de cet espace, et remettrait en cause les conditions d'appréhension et de mise en valeur des éléments paysagers protégés. La plantation d'alignements arborés en sommet de déblais introduirait une interférence supplémentaire, préjudiciable à la perception de l'allée des marronniers comme élément singulier du paysage.

Dans le but d'assurer une meilleure insertion paysagère du projet, il serait souhaitable de réduire la largeur perceptible des espaces en déblais, afin de maintenir au mieux la lisibilité de la topographie du terrain naturel : par exemple en mettant en œuvre des tranchées aux parois verticalisées. L'étude d'un couvrement sinon complet, au moins partiel, de ces tranchées devrait être menée en recherchant le point d'équilibre possible entre la réponse aux enjeux paysagers et la faisabilité économique de cette solution. Il est important que le maître d'ouvrage poursuive les études dans ce sens, comme cela est indiqué dans l'étude d'impacts. L'intérêt de telles mesures se conçoit au titre des abords protégés, comme pour la qualité paysagère des espaces habités situés à proximité, sur les bans de Terville et de Florange.

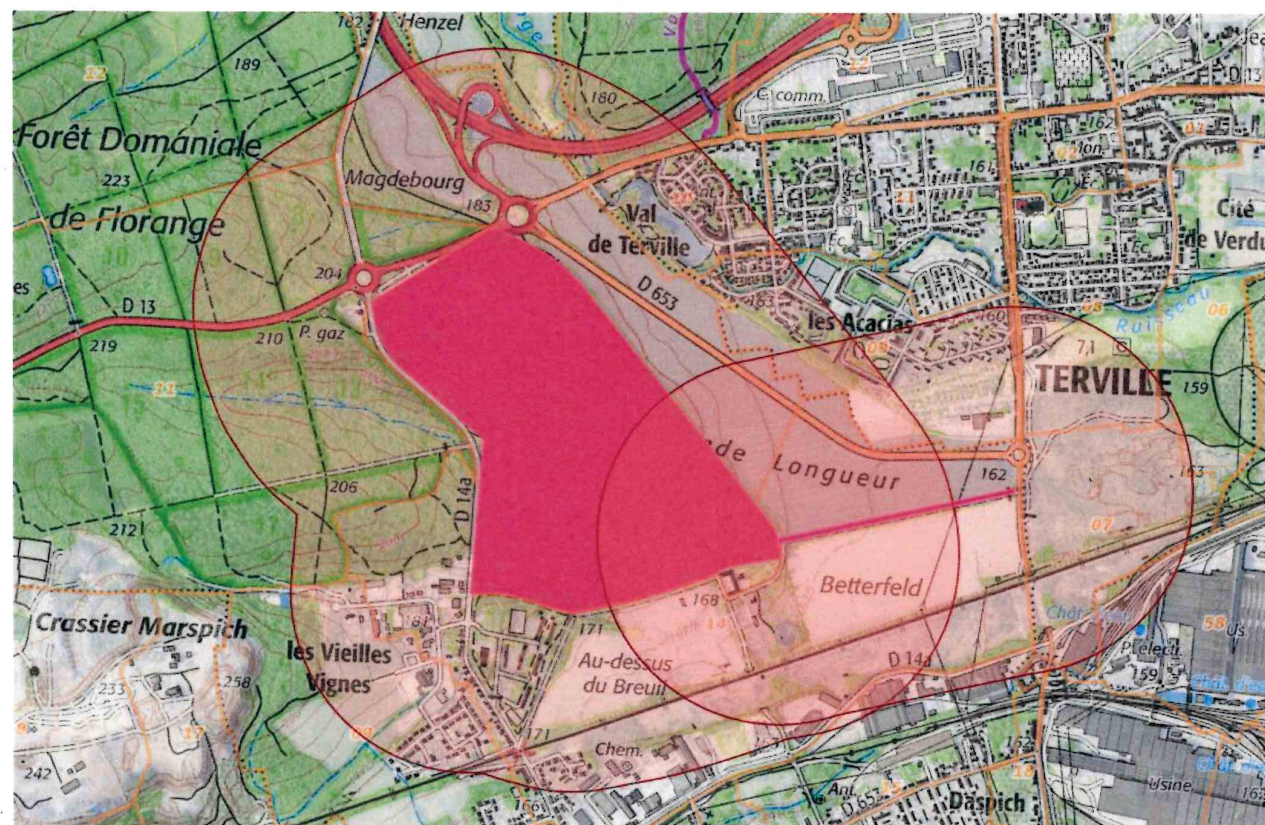
L'hypothèse consistant à réduire les pentes des talus en élargissement leur emprise, serait peu opportune d'un point de vue de l'insertion paysagère du projet. En effet, la visibilité de l'infrastructure serait accentuée depuis les espaces environnants, et les modifications de la topographie resteraient largement perceptibles (inversion des pentes du terrain naturel en partie Est de l'infrastructure par exemple).

Enfin, les infrastructures aériennes nécessaires au fonctionnement du tunnel, situées à proximité de l'allée des marronniers devront faire l'objet de mesure d'insertion permettant d'en limiter l'impact paysager (centre de contrôle et aménagements de voiries associés). Dans le cas où, elles ne pourraient être décalées au Nord pour des raisons techniques, il conviendrait d'étudier les possibilités d'un enfouissement total ou partiel. L'objectif consisterait à en réduire au maximum la hauteur perceptible, et à limiter l'artificialisation des espaces situés autour de ce bâtiment.

Pour le préfet de la région Grand Est,  
Et par délégation,  
La directrice régionale des affaires culturelles

  
Isabelle CHARDONNIER

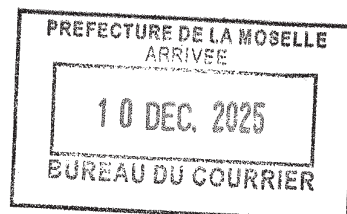
Annexe : Périmètres des abords protégés autour du Domaine de Bétange et de l'allée des Marronniers, protégés au titre des monuments historiques.



## 8. Courrier de réponse du gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, informé le 25 octobre 2025 en application de la Convention d'Espoo



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Environnement, du Climat  
et de la Biodiversité



Préfecture de la Moselle  
BP 71014  
F-57034 Metz CEDEX 1

N/Référence : 009346  
Dossier suivi par : Philippe Peters  
Tél. : (+352) 247-86827  
E-mail : philippe.peters@mev.etat.lu

Luxembourg, le 08 DEC. 2025

**Objet :** Notification concernant le projet « A31bis – secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg » en France – Consultation transfrontalière

Monsieur le Préfet,

En date du 30 octobre 2025, le Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité a reçu votre notification concernant l'enquête publique prévue en France au deuxième trimestre 2026 sur le projet « A31bis – secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg ».

En réponse à votre demande, je tiens à vous informer que le ministère, en tant qu'autorité compétente luxembourgeoise et point de contact en matière des évaluations des incidences sur l'environnement, souhaite participer à la procédure d'enquête publique.

Je vous prie donc de bien vouloir m'informer du début de l'enquête publique au moins deux semaines avant son lancement et de m'envoyer la notification officielle et le dossier définitif d'enquête ainsi que toutes les informations relatives aux modalités de l'enquête publique à l'adresse électronique suivante: [eie@mev.etat.lu](mailto:eie@mev.etat.lu).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Pour le Ministre de l'Environnement, du Climat  
et de la Biodiversité

Marianne Mousel  
Premier Conseiller de Gouvernement

