

# LE SECTEUR CENTRAL

## un aménagement progressif avec des mises à niveau environnementales

Le réaménagement de l'A31 dans le secteur central se fera de manière progressive, avec la mise à 2x3 voies entre Augny-Féy, Dieulouard et Bouxières-aux-Dames ainsi qu'avec l'aménagement à plus long terme des échangeurs de Féy et d'Hauconcourt.

### LA TRAVERSÉE DE METZ

À l'issue du débat public, plusieurs scénarios de réaménagement de la rocade de Metz (RN 431) ont été envisagés.

Suite aux études conduites et au regard des enjeux urbains, il a été retenu de soumettre à la concertation le maintien des fonctions actuelles de la RN 431, et de l'A31, c'est-à-dire sans modifier la nature du trafic ni le caractère des axes.

Les projections de trafic à l'horizon 2030 montrent que le scénario retenu permet d'assurer la fluidité du trafic à long terme en traversée de Metz et sur la rocade. Le scénario retenu s'accompagne également d'un aménagement adapté des échangeurs avec l'A31 (Féy et Hauconcourt) et d'une étude sur la mise en place de mesures d'exploitations adaptées aux enjeux du territoire.

### L'AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON AUGNY-FÉY-DIEULOUARD-BOUXIÈRES

L'intervention principale sur le secteur centre consistera à réaliser l'élargissement progressif à 2x3 voies de l'A31 sur les 40 km entre Augny-Féy-Dieulouard-Bouxières.

L'aménagement envisagé consiste à utiliser au maximum le terre-plein central pour élargir l'A31 à 2x3 voies, de manière à en limiter les impacts sur l'environnement humain et naturel.

#### Remise à niveau environnementale

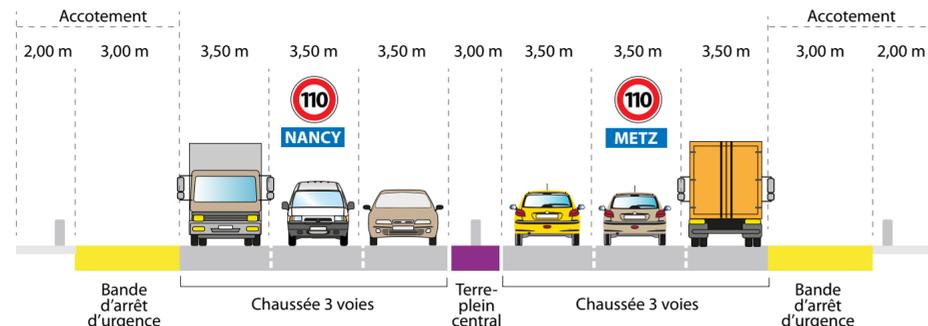
La mise à 2x3 voies sur cette section s'accompagnera de mesures de requalification environnementale comprenant notamment des protections phoniques et des protections de façades pour les habitations situées à proximité de l'autoroute, le rétablissement de corridors écologiques et la mise aux normes des dispositifs d'assainissement.

Le début des travaux est envisagé à l'horizon 2023-2027. Leur coût est estimé à 300 millions d'euros (intégralement à la charge de la puissance publique).

Section Augny-Féy-Dieulouard-Bouxières-aux-Dames



Exemple de profil en travers-type de l'A31 Bis en 2X3 voies avec BAU



# La concertation

## LES RENDEZ-VOUS DE LA CONCERTATION



Les équipes du projet A31 Bis viennent à votre rencontre lors de différents rendez-vous prévus dans votre commune. Venez y assister et y participer !

**Réunion publique d'ouverture**  
Mardi 13 novembre 2018 - 19h-21h  
**METZ**

**Rencontre de proximité**  
Novembre-décembre 2018

**Marche exploratoire - Secteur nord**  
Mercredi 21 novembre 2018 - 14h-17h  
**THONVILLE**

**Réunion thématique - Secteur nord**  
Lundi 26 novembre 2018 - 19h-21h  
**FLORANGE**

**Réunion thématique - Secteur nord**  
Jeudi 29 novembre 2018 - 19h-21h  
**THONVILLE**

**Réunion thématique - Secteur sud**  
Jeudi 6 décembre 2018 - 19h-21h  
**NANCY**

**Réunion thématique - Secteur sud**  
Samedi 8 décembre 2018 - 10h-13h  
**TOUL**

**Réunion thématique - Secteur centre**  
Mercredi 12 décembre 2018 - 19h-21h  
**DIEULOUARD**

**Réunions publiques de clôture**  
Février 2019

Des réunions publiques de clôture se tiendront dans les trois secteurs concernés par le projet au mois de février 2019.

Venez rencontrer les équipes dans vos lieux de vie (marché, centres commerciaux, ...) lors de rencontres de proximité pour vous informer et échanger sur le projet A31 Bis !

Retrouvez plus d'informations sur ces rencontres sur le site internet [www.a31bis.fr](http://www.a31bis.fr)

## POURQUOI UNE CONCERTATION ?

La concertation est un temps d'information et d'échanges autour des enjeux et des principales caractéristiques du projet. Elle est organisée par l'État, maître d'ouvrage du projet, pour dialoguer avec l'ensemble des acteurs : grand public, collectivités locales, acteurs socio-économiques et associatifs. Menée sous l'égide d'un garant de la concertation, elle a pour objectif de recueillir les avis de chacun sur les différents scénarios d'aménagements proposés, pour ensuite les enrichir en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés.

À l'issue, l'État rédigerait un bilan au premier trimestre 2019 tenant compte de vos avis et suggestions afin de retenir un scénario d'aménagement par secteur et d'en poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP). De nouveaux rendez-vous avec le public auront lieu ultérieurement sur ce projet, en particulier avec une enquête publique préalable à la DUP.

## COMMENT S'INFORMER ET PARTICIPER ?

De novembre 2018 à février 2019, de nombreux temps d'échanges sont organisés sur le territoire du projet pour vous informer, vous exprimer, recueillir vos propositions et avis sur le projet. Usagers, riverains, habitants des communes concernées, associations, etc., vous êtes invités à participer à cette nouvelle phase d'échanges.

**POUR S'INFORMER**  
> Le site internet du projet : [www.a31bis.fr](http://www.a31bis.fr)  
> Le dossier de concertation et sa synthèse  
> Des rencontres publiques

**POUR S'EXPRIMER**  
**Participez aux rencontres prévues sur le territoire :**  
> Rencontres de proximité  
> Réunions publiques  
> Réunions thématiques (secteurs nord, centre et sud)  
> Marche exploratoire  
**Donnez votre avis :**  
> Sur le site internet  
> Sur les fiches avis mises à disposition lors des rencontres

Réunions thématiques et marche exploratoire sur inscription

## LE GARANT DE LA CONCERTATION

La Commission nationale du débat public (CNDP) a désigné Jean-Michel Stievenard en qualité de garant de la concertation.

Il a pour rôle de veiller au bon déroulement de la concertation en veillant à ce que l'information transmise soit claire et de qualité. Il respecte une stricte neutralité et peut être contacté directement depuis [site.a31bis.fr](http://site.a31bis.fr).

INFORMEZ-VOUS ET DONNEZ VOTRE AVIS !

# A31 Bis

## au cœur du sillon lorrain

## LA CONCERTATION EST OUVERTE

Le projet A31 Bis entre Gye et la frontière luxembourgeoise vise à répondre aux enjeux de mobilité sur le sillon lorrain. Il améliorera les conditions de circulation et de sécurité sur l'A31 et accompagnera le développement économique de la région en facilitant les déplacements, et ce, en complément des autres modes de transport.

Les Assises Nationales de la mobilité et les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) ont confirmé l'urgence à agir sur le secteur nord et l'intérêt d'intervenir également sur les secteurs centre et sud de manière progressive à moyen et long terme.

Ainsi, le projet A31 Bis se poursuit en concertation avec le territoire.

**L'État attend une expression du plus grand nombre sur les caractéristiques d'aménagement proposées et les variantes soumises à la concertation afin d'éclairer, pour chacun des secteurs, le choix du scénario préférentiel d'aménagement à porter à l'enquête publique.**

## SYNTHÈSE DU DOSSIER DE CONCERTATION

NOVEMBRE 2018

Ministère de la Transition écologique et solidaire

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)



# Pourquoi le projet A31 Bis ?

➔ Réserve de capacité en 2030 à l'heure de pointe du matin



Par son armature urbaine, le sillon lorrain concentre une grande partie des populations, des emplois et des mobilités. L'A31 est un axe nord-sud central pour les déplacements de la région Grand Est. Elle supporte un trafic hétérogène, à la fois de grand transit et de desserte des agglomérations de Nancy, Metz et Thionville. À cela s'ajoutent les flux de travailleurs transfrontaliers avec le Luxembourg, en constante augmentation depuis 30 ans et avec de fortes perspectives de croissance.

Aujourd'hui, les conditions de circulation sont denses et déjà dégradées sur une grande partie de l'itinéraire aux heures de pointe et les perspectives indiquent qu'elles iront en s'aggravant.

S'inscrivant dans une démarche complémentaire aux autres modes de transport (ferrés et fluviaux) qui ne peuvent répondre seuls aux enjeux de mobilité, le projet A31 Bis permettra de répondre aux besoins de déplacement actuels et futurs.

**Le débat public de 2015, la décision ministérielle du 12 février 2016 ainsi que les études portées à la concertation, ont confirmé l'opportunité du projet A31 Bis.**

## LES OBJECTIFS DU PROJET

- Améliorer les conditions de circulation sur l'A31
- Renforcer la sécurité des usagers et du personnel d'intervention
- Accompagner le développement économique du sillon lorrain en facilitant les échanges

## LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE L'A31 BIS

- Les deux grands principes d'aménagements retenus :
  - ➔ **L'aménagement des infrastructures existantes** avec une mise à 2x3 voies incluant une remise à niveau environnementale là où cela est envisageable sur les plans technique économique et social,
  - ➔ **L'aménagement de nouveaux tronçons autoroutiers** à 2x2 voies pour les sections où l'élargissement n'est pas envisageable ou n'apporterait pas une réponse satisfaisante aux enjeux de congestion.

Les différentes solutions d'aménagement soumises à la concertation ont été étudiées et chiffrées au regard de l'ensemble des enjeux de trafic, de préservation de l'environnement, d'impacts sur le cadre de vie.

# LE SECTEUR NORD

## une section à réaliser en priorité

Afin d'apporter une réponse aux besoins urgents de déplacement à l'horizon 2030, le recours à la concession est prévu sur ce secteur qui comprend, d'une part, l'élargissement sur place de l'A31 entre Thionville et la frontière luxembourgeoise et, d'autre part, la réalisation d'une liaison en tracé neuf entre Richemont et l'A31 au nord de Thionville. La mise en place d'un péage permettra aux usagers de bénéficier d'un niveau de service de qualité et continu entre la France et le Luxembourg, limitant aussi la saturation du réseau secondaire.

### ÉLARGISSEMENT A31 AU NORD DE THIONVILLE ET EXPLOITATION MULTIMODALE

Compte tenu des hypothèses de croissance en 2030, le projet prévoit l'élargissement sur place au nord de l'A31 entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, afin de faciliter les déplacements transfrontaliers.

Le résultat des études confirme la nécessité d'intervenir pour éviter une congestion encore plus importante que celle observée aujourd'hui. Ainsi, la mise à 2x3 voies de l'A31 est le scénario qui permet d'atteindre un bon niveau de service et d'anticiper la saturation de l'axe en offrant, à long terme, des temps de parcours fiables.

Cet aménagement permet, en outre, d'ajouter une voie réservée aux transports en commun sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence. La conception de parkings de cars et d'aires de covoiturage est programmée en complément.

L'exploitation de l'infrastructure et des lignes de cars régulières sera menée en coopération étroite avec le Grand-Duché de Luxembourg et la Région Grand Est.

### Péages free flow ou péages en flux libres

La mise en place d'un péage permettra aux usagers de bénéficier d'un niveau de service de qualité et continu entre la France et le Luxembourg. Pour garantir la fluidité de circulation, un système de type « free flow » (sans barrière de péage) est envisagé. Cette technologie permet de s'acquitter du péage sans l'arrêt de véhicule. Elle utilise soit la lecture automatique des plaques d'immatriculation soit la reconnaissance d'un badge, voire les deux. Elle a déjà été mise en œuvre sur de nombreuses autoroutes dans le monde.

**Pour le secteur nord, le début des travaux est prévu entre 2023 et 2027.**

**À ce stade des études, le coût des travaux entre Richemont et la frontière luxembourgeoise est estimé entre 600 et 860 millions d'euros.**

« L'État attend de la concertation de partager avec le public les variantes proposées et de recueillir son avis sur celles-ci. »

### Concession

Les autoroutes dites concédées sont la propriété de l'État. Il peut en confier le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation à des sociétés qui en assurent le financement en prélevant un péage sur les usages.

### Aménagements de la section nord, de Richemont à la frontière luxembourgeoise



## SECTION EN TRACÉ NEUF : 4 TRACÉS POSSIBLES

La décision ministérielle prise à l'issue du débat public précise les modalités de la concertation de la liaison A30-A31 nord, en suivant les recommandations de la Commission nationale du débat public. Portant initialement sur 10 fuseaux, les études ont permis de retenir 4 variantes fonctionnelles soumises à la concertation. Selon leur attractivité et leur coût, les variantes peuvent nécessiter des financements publics (subvention d'équilibre de la concession).

**Variante F3** Avec un trafic attendu compris entre 30 000 et 40 000 veh/j, dont 2 000 à 3 500 poids lourds à l'horizon 2030, cette variante présente une attractivité moyenne. Elle n'assurera pas une desserte directe des vallées de l'Orne et de la Fensch. Elle réduira le nombre d'habitants exposés au bruit par rapport à la situation actuelle, mais ses impacts sont forts sur l'eau et les espaces agricoles.

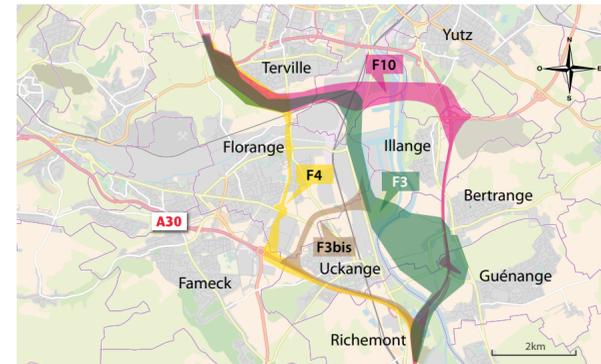
**Variante F3 bis** Avec un trafic attendu compris entre 30 000 et 35 000 veh/j, dont 1 500 poids lourds à l'horizon 2030, cette variante présente une attractivité limitée. Sa réalisation générera des nuisances pour les riverains, notamment au niveau d'Uckange. Il s'agit de la variante ayant potentiellement le plus d'impact en matière de bruit.

Cette variante implique le déplacement d'infrastructures électriques lourdes, rallongeant le délai de réalisation de 3 à 5 ans.

**Variante F4** Avec un trafic attendu compris entre 45 000 et 55 000 veh/j, dont 4 000 à 6 000 poids lourds à l'horizon 2030, cette variante présente une attractivité forte. Elle déchargera la traversée de Thionville et le réseau local. Les enjeux urbains persisteront sur Uckange mais seront moins significatifs à Florange où un passage en souterrain est prévu à proximité des zones urbanisées. Il fera l'objet d'une étude d'insertion urbaine. Cette variante assure une desserte directe des vallées de l'Orne et de la Fensch.

**Variante F10** Avec un trafic attendu compris entre 45 000 et 55 000 veh/j, dont 9 000 poids lourds à l'horizon 2030, ce fuseau présente une attractivité forte. Il déchargera grandement la traversée de Thionville. Avec une incidence limitée sur le milieu naturel et humain, il réduira également nombre de personnes exposées au bruit et sera accompagné d'une interdiction de transit poids lourds dans Thionville. Cette variante n'assure cependant pas une desserte directe des vallées de l'Orne et de la Fensch.

### Les variantes soumises à la concertation



### Analyse multicritère des variantes

	Thème	F3	F3 bis	F4	F10
Sécurité	Adéquation avec le trafic				
	Nœuds				
	Section courante				
Environnement	Reliefs, géologie, géotechnique				
	Eaux superficielles et souterraines				
	Paysage et patrimoine				
	Agriculture et sylviculture				
	Urbanisme, activité et réseaux				
	Risques et nuisances				
Déplacement	Attractivité de la liaison				
	Fiabilité (amélioration de la fluidité)				
	Robustesse du réseau / Offre un itinéraire alternatif en cas d'incident sur l'A31				
	Desserte du territoire				
Financement	Coût total Richemont-Lux (M€)	720-860	650-790	600-740	600-720
	Besoin financements publics (M€)	> 90	> 70	> 0	> 0
	Estimation 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			
	critère en faveur de la variante	critère en défaveur de la variante			

L'ensemble des coûts et montants de péage présentés sont des estimations correspondant au niveau d'étude actuel et sont susceptibles d'évoluer en fonction de l'avancement des études. Les montants de péage seront connus à l'issue de la désignation du concessionnaire. \* Tarif applicable pour le trajet complet depuis Richemont, entre 0,9 et 1,1€HT depuis Illange. \*\* Montant VL, les PL supportant un coût de péage au moins trois fois plus élevé.

# LE SECTEUR SUD

## trois variantes proposées

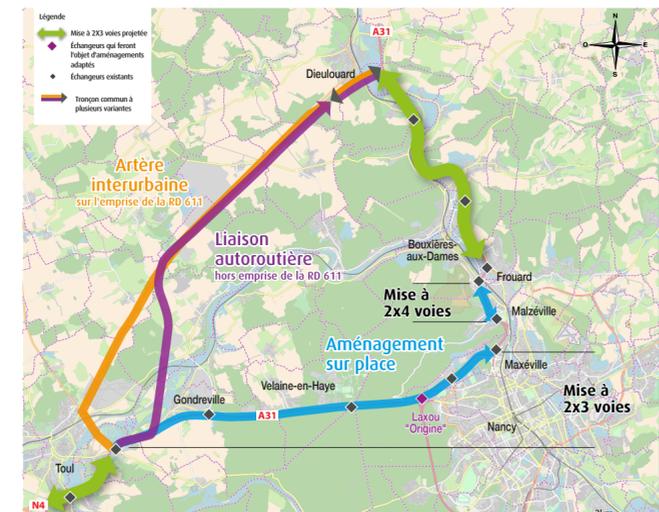
En plus de la mise à 2x3 voie de la section Dieulouard-Bouxières-aux-Dames, et afin d'apporter une réponse à l'augmentation du trafic sur l'A31 en traversée du Grand Nancy, trois variantes d'aménagement sont envisagées : une liaison autoroutière Toul-Dieulouard, un aménagement de la RD611 en 2x2 voies ou l'aménagement sur place de l'A31.

La traversée du Grand Nancy conjugue une majorité de trafics locaux pendulaires (domicile-travail) et des trafics de transit (régional et interrégional). Entre Toul et Dieulouard, le trafic de transit est estimé en 2030 de 13 700 à 15 000 veh/j dont 4 200 à 5 000 poids lourds.

**Le début des travaux est prévu sur la période 2023-2032. Leur coût est estimé entre 500 et 810 millions d'euros. Le financement à la charge de la puissance publique dépend du scénario d'aménagement retenu.**

« L'État attend de la concertation de recueillir l'avis du public sur les variantes étudiées. »

### Les différentes solutions d'aménagement soumises à la concertation pour le secteur sud



### Analyse multicritère pour le secteur sud

	Thème	Liaison autoroutière	Artère interurbaine	Aménagement sur place	Effets sur l'environnement
Sécurité	Adéquation avec le trafic				L'aménagement sur place consomme peu de nouveaux espaces et impacte faiblement le milieu naturel. Il contribue à améliorer la qualité environnementale de l'infrastructure (dispositif d'assainissement, continuité, protection.). Cependant, il a de forts impacts sur les zones urbanisées (acquisitions foncières, nuisances liées au bruit, ...). Les projets de protections phoniques actuellement à l'étude et destinés à réduire « les points noirs bruit » concernant une centaine d'habitants à Maxéville et Champigneullees seront intégrés au projet A31 Bis. Les contraintes liées à la réalisation du chantier sous exploitation allongeront la durée des travaux et occasionneront des perturbations sur environ 10 ans.
	Nœuds				
	Section courante				
Environnement	Reliefs, géologie, géotechnique				
	Eaux superficielles et souterraines				
	Paysage et patrimoine				
	Agriculture et sylviculture				
	Urbanisme, activité et réseaux				
	Risques et nuisances				
Déplacement	Attractivité				
	Fiabilité				
	Robustesse du réseau				
	Desserte				
Financement	Coût total (M€)	650-790	670-810	500-600	
	Besoin financements publics (M€)	420-500*	670-810	500-600	

\* Besoin en financements publics tenant compte du mode concessif retenu. L'ensemble des coûts présentés sont des estimations correspondant au niveau d'étude actuel et dont le niveau de précision sera affiné dans la suite des études.

## LIAISON TOUL-DIEUDOULARD : LES VARIANTES À L'ÉTUDE

### Liaison autoroutière

Cette variante consiste à réaliser, en tracé neuf, une liaison autoroutière à 2x2 voies en parallèle de la RD611, sans échangeur intermédiaire. Elle comporterait deux chaussées avec deux voies de circulation séparées par un terre-plein central. Le recours à la concession est retenu pour cet aménagement.

La RD611 est conservée pour assurer la desserte locale. La liaison permettrait un report de trafic de 15% entre Toul et Nancy, ainsi qu'entre Nancy et Dieulouard et environ 11% en traversée du Grand Nancy.

La traversée du Grand Nancy serait délestée de 3 000 à 4 000 poids lourds (et jusqu'à 6 000 si interdiction de transit), ce qui correspond à une baisse d'environ 30% du trafic poids lourds (47% si interdiction de transit).

Ce scénario réduit et fiabilise le temps de parcours entre Toul et Dieulouard et offre un haut niveau de sécurité.

### Aménagement RD611 en 2x2 voies

L'aménagement de la RD611 en 2x2 voies consiste en un aménagement sur place qui réutilise au mieux l'infrastructure existante. L'infrastructure comporterait deux chaussées séparées par un terre-plein central.

La liaison permettrait un report de trafic d'environ 20%, entre Toul et Nancy et entre Nancy et Dieulouard, ainsi que de 15% en traversée du Grand Nancy.

La traversée du Grand Nancy serait délestée d'environ 5 400 poids lourds, ce qui correspond à une baisse de 40% du trafic poids lourds.

L'impact sur l'environnement ainsi que la consommation foncière sont similaires à la variante de liaison autoroutière.

L'aménagement de la RD611 en artère interurbaine offrirait un niveau de sécurité meilleur que la bidirectionnelle actuelle sans être pour autant celui d'une liaison autoroutière. Toutefois, ce

### Aménagement sur place

La 3<sup>ème</sup> solution envisagée consiste en un aménagement sur place entre l'échangeur A31/RN4 et Bouxières-aux-Dames. Il s'agit notamment d'élargir l'autoroute, avec :

- la mise à 2x4 voies entre les échangeurs de Malzéville et Frouard ;
- la mise à 2x3 voies entre Toul et Maxéville, incluant un réaménagement de l'échangeur de Laxou.

L'aménagement sur place de la traversée du Grand Nancy est adapté à la demande de trafic attendu et améliore les temps

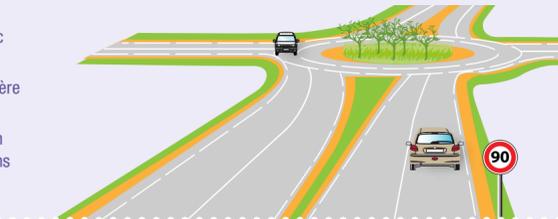
de parcours. Contrairement aux deux autres scénarios, il engendrera une augmentation du trafic des poids lourds et des véhicules légers sur l'A31 en traversée du Grand Nancy. Par ailleurs, la présence de nombreux échangeurs et l'impossibilité de délester le trafic en cas d'incident ne permettent pas d'assurer un haut niveau de sécurité sur l'A31 et de fiabiliser le temps de parcours du trafic de transit.

**Son coût est estimé entre 650 et 790 millions d'euros avec un financement public estimé entre 420 et 500 millions d'euros.**



scénario ne répond pas complètement aux objectifs d'itinéraire de transit : il nécessite de rétablir l'accès aux parcelles riveraines par de nouveaux itinéraires et risque également de contribuer à la périurbanisation de ce secteur.

**Ce scénario nécessite un financement intégralement public conséquent : entre 670 et 810 millions d'euros et une mise en service plus tardive.**



de parcours. Contrairement aux deux autres scénarios, il engendrera une augmentation du trafic des poids lourds et des véhicules légers sur l'A31 en traversée du Grand Nancy. Par ailleurs, la présence de nombreux échangeurs et l'impossibilité de délester le trafic en cas d'incident ne permettent pas d'assurer un haut niveau de sécurité sur l'A31 et de fiabiliser le temps de parcours du trafic de transit.

**Le coût total des travaux est compris entre 500 et 600 millions d'euros (intégralement à la charge de la puissance publique).**