

Décision ministérielle consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 relative au projet d'aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise

Le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-29 ;

Vu la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 3 décembre 2014 d'organiser un débat public sur le projet de liaison autoroutière A31 bis « au cœur du sillon Lorrain » ;

Vu la décision du 12 février 2016 consécutive au débat public relatif au projet de liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise qui s'est tenu du 15 avril au 30 septembre 2015 ;

Vu la commande ministérielle du 28 juin 2019, publiée sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr), relative au projet A31 bis validant le bilan de la concertation menée du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019 et les orientations de poursuite des études du projet ;

Vu la concertation qui s'est tenue du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 sous l'égide de deux garants de la CNDP, et dont l'objectif principal était de recueillir l'avis du public sur les variantes de tracés de l'A31 bis sur le secteur nord entre Richemont et la frontière luxembourgeoise ;

Vu le bilan de la concertation établi par les garants et publié sur le site internet de la concertation publique (www.a31bis.fr) le 28 février 2023 ;

Vu le rapport du Conseil d'orientation des mobilités de décembre 2022 ;

Vu le protocole d'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, signé à Paris le 20 mars 2018 ;

Considérant les trafics sur l'A31 au nord de Richemont, supérieurs à 90 000 véhicules par jour sur certaines sections dont une proportion importante de l'ordre de 10 à 15% de poids lourds, et la croissance des besoins de déplacements dans le nord lorrain ;

Considérant les phénomènes de congestion observés sur l'A31 aux heures de pointe, dans le sens sud-nord le matin et dans le sens nord-sud en soirée et les allongements de temps de parcours qui en découlent ;

Considérant que la concertation a permis de présenter en détail les opérations prévues afin d'améliorer la desserte ferroviaire et les transports en commun sur le territoire, qui sont coordonnés avec le Grand-Duché de Luxembourg et la région Grand Est ;

Considérant que l'aménagement de l'A31 entre Richemont et la frontière luxembourgeoise vise à répondre aux enjeux de mobilités en complément du développement des autres modes de transports, qui ne seront pas en mesure de répondre à eux seuls à la croissance attendue des flux de voyageurs et de marchandises sur le sillon lorrain ;

Considérant qu'un projet limité à l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville aurait pour conséquence d'aggraver les situations de congestion sur l'A31 au nord et en traversée de Thionville ; que cet élargissement ne peut être dissocié de l'aménagement d'un contournement ;

Considérant que la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023 avait pour objectif principal de recueillir l'avis du public sur l'état d'avancement des études concernant le secteur nord du projet A31 bis et notamment sur 4 variantes de projets de contournement de Thionville présentées dans les tracés des fuseaux F4, F5 et F10 ;

Considérant que le fuseau F5 traverse des zones urbanisées de Florange; que les variantes de ce fuseau sont associées à des impacts importants sur la forêt domaniale de Florange; que ces variantes traversent le site de l'ancienne cokerie de Serémange-Erzange entraînant des aléas importants en matière d'opérations de dépollution et des aléas sur le coût de l'opération et son délai de mise en œuvre, notamment dans l'hypothèse de la variante en tunnel profond, les pollutions des sols de la cokerie étant de nature à altérer la structure en béton d'un tunnel; que la réalisation de la variante en tunnel de surface se traduirait par la démolition de bâtiments d'habitation et d'infrastructures existantes à proximité du carrefour entre la rue de Verdun et la rue de Longwy;

Considérant qu'à la différence des fuseaux F4 et F5, la variante du fuseau F10 ne comporte pas de raccordement à l'autoroute A30 et ne permet donc pas de mieux desservir les vallées de l'Orne et de la Fensch et ne permet notamment pas de créer une liaison avec la VR52 ;

Considérant que la variante du fuseau F4 est de nature à garantir la meilleure réponse aux contraintes locales et à apporter des réponses adaptées aux différentes contraintes et ambitions exprimées pour la circulation, afin d'assurer des dessertes optimales tout en maîtrisant les impacts grâce au tunnel profond ;

Considérant que les projets sont susceptibles de générer des nuisances supplémentaires pour les zones urbanisées ; que la concertation a souligné que les habitations situées à proximité des têtes de tunnel projetées et de la section de l'A30 à élargir pour les variantes des fuseaux F4 et F5 devraient faire l'objet d'une attention particulière ; que les études ultérieures devront notamment quantifier les émissions de polluants atmosphériques du projet et définir des mesures de réduction et des modalités de suivi ;

Considérant que le raccordement de la variante de contournement à l'A30 à Fameck et à l'A31 au nord de Florange rend nécessaire le réaménagement de l'échangeur de Sainte Agathe et de celui de l'Etoile ; que la continuité entre la VR52 et la section neuve d'A31 bis d'une part, et le maintien des mouvements d'échanges entre le réseau local et l'A31 d'autre part, a constitué un point d'attention particulier pendant la concertation ; que de premières études ont été engagées pour faire évoluer le projet à ces endroits ;

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée à l'insertion du projet dans le paysage à proximité du parc et du château de Bétange inscrits aux monuments historiques;

Considérant que la concertation a mis en avant le risque d'un report de trafic sur le réseau secondaire, notamment à proximité de la section de l'A31 au nord de Thionville, qui devra être réduit ;

Considérant que le projet devra préciser les choix de réaménagement de l'A31 en traversée de Thionville délestée des trafics de transit qui seront captés par le nouveau contournement ouest ;

Considérant que des études menées jusqu'à présent sur l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville intègrent l'examen de la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace habituellement dédié à la bande d'arrêt d'urgence ; que des attentes fortes se sont manifestées pendant la concertation en faveur de la mise en place, en plus de voies réservées aux transports en commun, de voies réservées au covoiturage en cohérence avec les aménagements prévus par le Grand-Duché de Luxembourg sur l'A3;

Considérant que la mise en concession, sans subvention d'équilibre, vise à permettre une réalisation rapide des travaux ; que les péages instaurés sur les sections de l'aménagement constituent la contrepartie d'une amélioration significative du niveau de service pour les usagers ;

Décide :

Article 1

La variante en tunnel du fuseau F4 est retenue pour l'aménagement du secteur nord d'A31 bis, compris entre la frontière luxembourgeoise et l'échangeur de Richemont. Le projet sera poursuivi dans l'hypothèse d'une mise en concession ne nécessitant pas de subvention publique. Il fera l'objet d'une démarche d'amélioration environnementale continue, afin de continuer à rechercher toute mesure permettant d'en réduire les impacts, tout en répondant au besoin de mobilité exprimé et reconnu.

Article 2

Les études seront poursuivies en vue de la déclaration d'utilité publique ultérieure. Ces études porteront sur :

- L'élargissement sur place à 2 x 3 voies de la section entre Thionville et la frontière luxembourgeoise;
- L'aménagement d'un barreau en tracé neuf, du contournement ouest de Thionville, selon la variante F4 ;
- L'élargissement sur place à 2 x 3 voies de l'A30 entre le Nœud de Richemont et la section neuve d'A31 bis, ainsi que le réaménagement du Nœud de Richemont.

Article 3

L'aménagement étudié comprendra, sur la section comprise entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, la mise en place de voies réservées aux transports en commun sur l'espace réservé à la bande d'arrêt d'urgence.

En vue de favoriser le covoiturage, les études déjà engagées seront poursuivies de façon coordonnée avec le Grand-Duché de Luxembourg et complétées par des études sur l'opportunité et les conditions de réalisation d'une expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage, en complément des voies réservées aux transports en commun.

Article 4

Les impacts sur le bruit, la pollution de l'air et la santé seront étudiés dans l'étude d'impact du projet. Des études spécifiques seront conduites pour évaluer la qualité de l'air aux abords immédiats des entrées et sorties de tunnel. L'évolution des niveaux de bruit à hauteur des façades voisines des sections des autoroutes A30 et A31 élargies et des sections neuves de l'A31bis, sera évaluée afin de préciser les emplacements et caractéristiques des protections acoustiques à mettre en place. Par ailleurs, une attention particulière sera accordée à l'insertion paysagère de l'infrastructure, notamment l'aménagement des têtes de tunnel.

Article 5

La conception des échangeurs de Sainte Agathe au sud du barreau neuf, et de l'Etoile au nord, sera adaptée pour conserver autant que possible, au regard des coûts supplémentaires et des impacts sur les circulations et l'environnement engendrés, les mouvements de desserte des territoires traversés par l'autoroute A31bis. L'aménagement de l'échangeur de Sainte Agathe devra assurer la continuité du trafic entre le barreau neuf et la VR52 au sud.

Article 6

La maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'examen des mesures susceptibles d'accompagner la mise à péage et de limiter le report de trafic sur le réseau secondaire, y compris en termes de dispositifs d'abonnement ou de modulation horaire des péages, et l'utilisation de la traversée de Thionville par les trafics de transit au moyen de réaménagements et de réductions de vitesses adaptés.

Article 7

Le maître d'ouvrage maintiendra la concertation continue jusqu'à l'enquête publique en associant à l'avancement des études les élus et les collectivités locales, les représentants du monde socio-économique ainsi que les associations concernées par le projet. Il veillera également à l'association des jeunes publics au projet d'infrastructure et à ses implications.

Article 8

La présente décision sera publiée sur le site internet de la préfecture de la Moselle et sur celui de la concertation publique locale du projet, accompagnée du bilan complet de la concertation établie par le maître d'ouvrage.

Fait le **05 JAN. 2024**



Clément BEAUNE