

A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

Les enjeux du projet pour le territoire lorrain

La population, les activités et les infrastructures sont concentrées au sein du sillon lorrain. L'A31 est devenue un axe nord-sud essentiel pour le transport de voyageurs et de marchandises, assurant la desserte du territoire lorrain et accompagnant le développement économique de la région.

L'A31, une infrastructure aux trafics importants...

L'A31 est empruntée quotidiennement par **500 000** usagers.

Son trafic a augmenté de plus **de 28%** en **15 ans** avec une hausse de 56% au nord de Thionville.



Embouteillage lié aux déplacements domicile-travail

... et aux usages multiples

Le trafic poids-lourds représente jusqu'à **25 %** du trafic total sur la section Toul-Gondreville.

55% des poids-lourds circulant sur l'A31 traversent le sillon lorrain sans s'y arrêter (trafic de transit).

Plus de **55%** des voitures empruntent l'A31 pour des déplacements qui se limitent au sillon lorrain (trafic local).



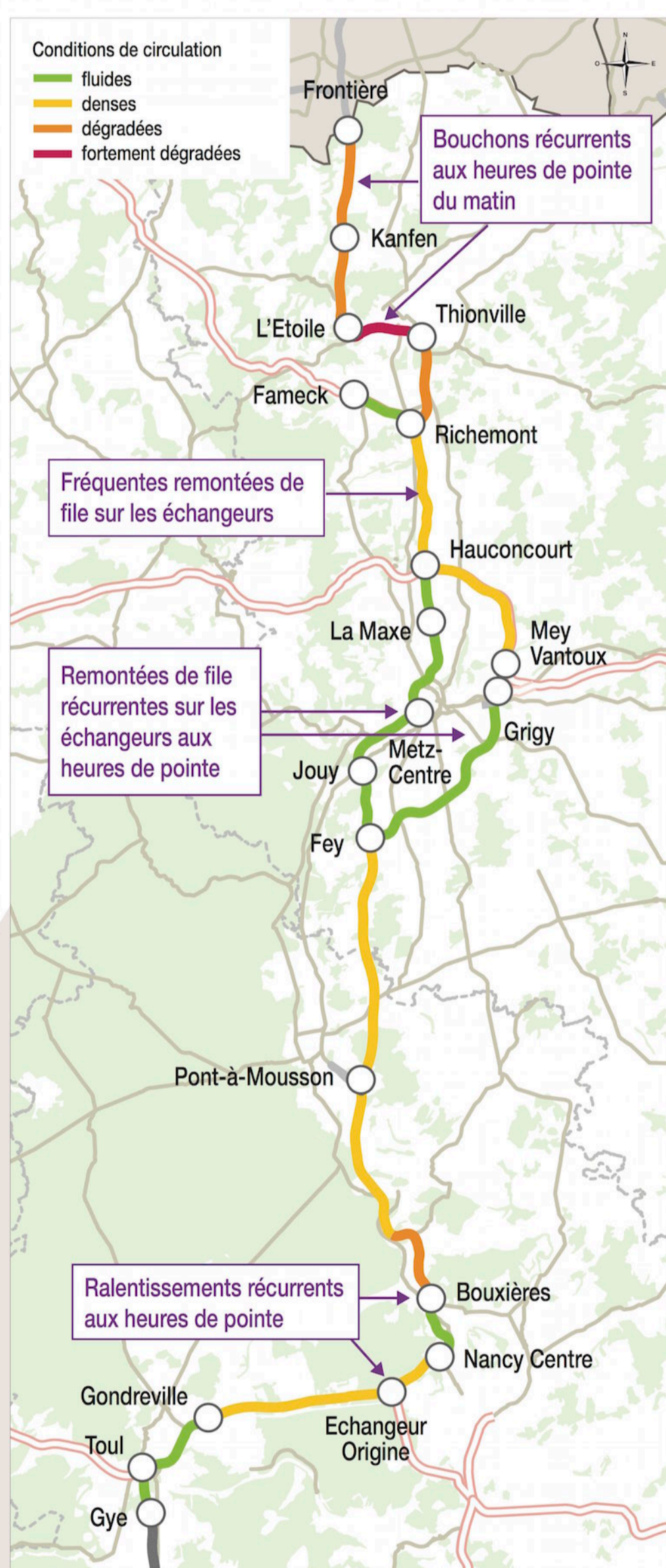
Echangeur situé sur la rocade de Metz

A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

Des conditions de circulation dégradées

Les conditions de circulation en 2013



Les conditions de circulation sont qualifiées de la manière suivante :

- fluides : correspond à une probabilité de 10 % d'être ralenti
- denses : correspond à une probabilité de 30 % d'être ralenti
- dégradées : correspond à une probabilité de 45 % d'être ralenti
- fortement dégradées : correspond à une probabilité supérieure à 60 % d'être ralenti

A titre d'exemple, les automobilistes **doublent leur temps de trajet** en moyenne en heure de pointe sur le tronçon Thionville - Luxembourg.

3 750 événements ont été recensés en 2013 sur l'A31 (incidents, accidents, entretiens, chantiers, etc.).

Les conditions de circulation **continueront de se dégrader** dans les prochaines années, malgré la prise en compte des projets alternatifs à la route ambitieux, tels que l'amélioration de l'offre ferroviaire et le développement du fret fluvial et ferroviaire.



A31 au niveau de Champigneulle

A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

Le projet A31 Bis

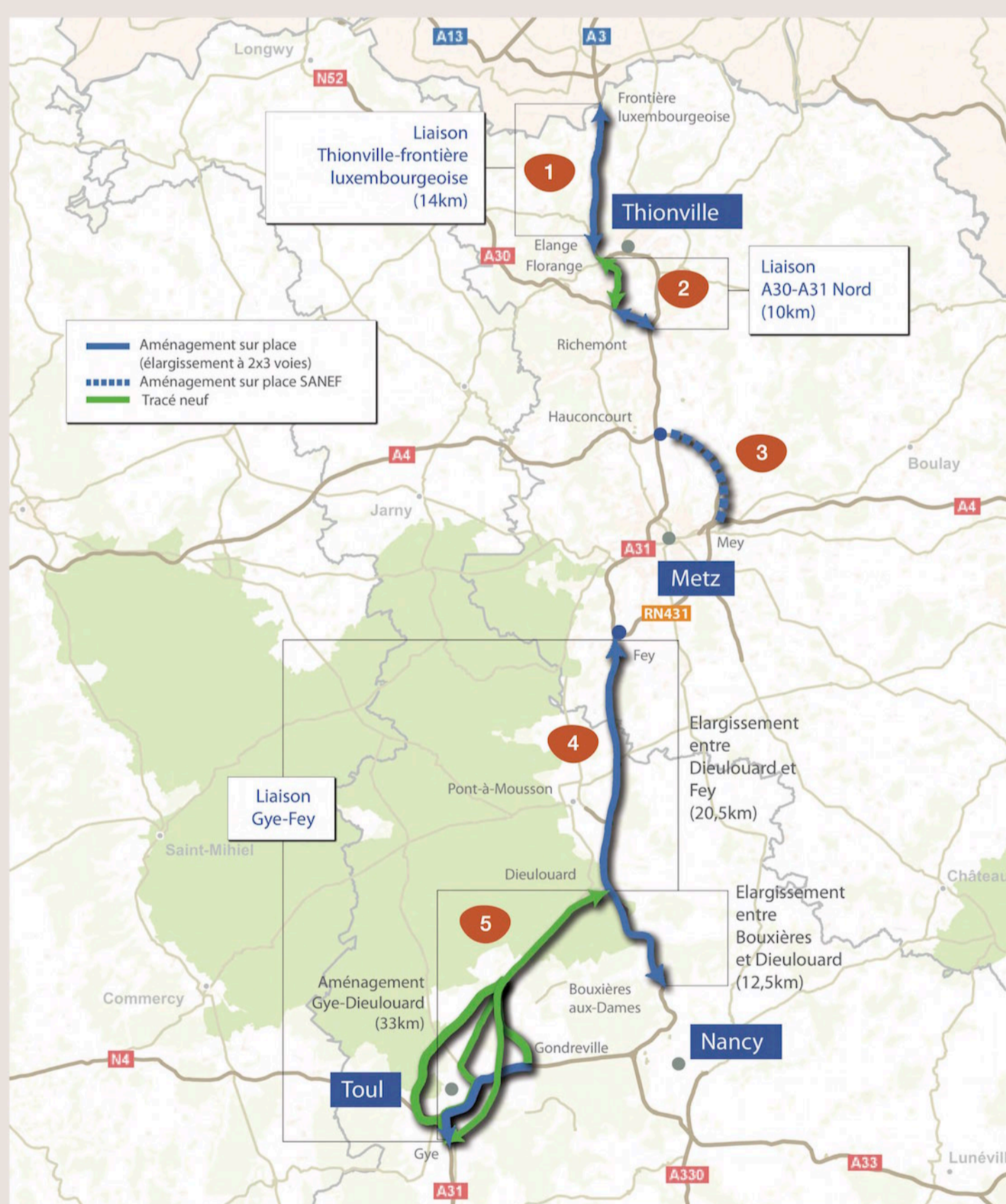
Le projet A31 Bis consiste à aménager un itinéraire de 115 km entre le péage de Gye et la frontière luxembourgeoise.

Les aménagements proposés

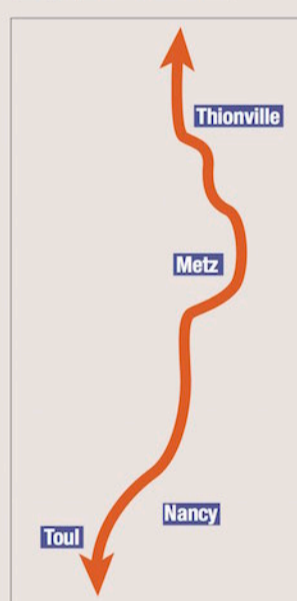
→ **Aménagement des infrastructures existantes**, là où cela est techniquement possible avec une remise à niveau environnementale (bruit, protections de la ressource en eau et de la faune).

→ **Construction de nouveaux tronçons autoroutiers** pour les sections qui ne sont pas élargissables techniquement ou pour lesquelles cet élargissement n'apporterait pas de gain de capacité suffisant. Ces nouveaux tronçons concernent la section entre Toul et Dieulouard et la liaison A30-A31 Nord.

Le projet A31 Bis



Logique d'itinéraire



- 1 Aménagement de l'A31 entre Thionville et le Luxembourg. Étude sur la possibilité d'une exploitation multimodale (dispositif favorisant les bus et le covoiturage).
- 2 Réalisation de la liaison A30-A31 Nord qui soulagera la traversée de Thionville, notamment du trafic de transit.
- 3 Mise à 2x3 voies de l'autoroute A4 au nord-est de Metz (hors projet A31 Bis, réalisation par la SANEF), avec orientation du trafic de transit vers la rocade.
- 4 Élargissement à 2x3 voies de l'A31 entre Bouxières et Féy.
- 5 Création du Barreau Gye-Dieulouard, pour limiter la congestion dont souffre l'agglomération nancéienne. Au niveau de Toul, plusieurs options de passage sont étudiées en tracés neufs ou avec réutilisation partielle de l'A31, cette orientation étant privilégiée par le maître d'ouvrage.

Les grandes étapes à venir du projet



A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

Les modalités de réalisation du projet

Le coût du projet A31 Bis est estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros. Ce coût rend difficile un financement du projet uniquement sur crédits publics.

Trois scénarios sont à l'étude, mobilisant financements publics et contribution de l'utilisateur selon différents équilibres.

Les scénarios de financement étudiés

Scénario « Concession réduite »



Scénario « Concession partielle »



Scénario « Concession étendue »



Ces trois scénarios, induisent des dates de mises en service différentes.

La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire est envisagée 22 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

La contribution publique est estimée entre 820 et 1 000 millions d'euros.

La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire est envisagée 11 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

La contribution publique est estimée entre 390 et 590 millions d'euros.

La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire est envisagée 6 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.

La contribution publique est estimée entre 180 et 400 millions d'euros.



Axe A31 en direction de Thionville

A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

Les effets attendus du projet A31 Bis

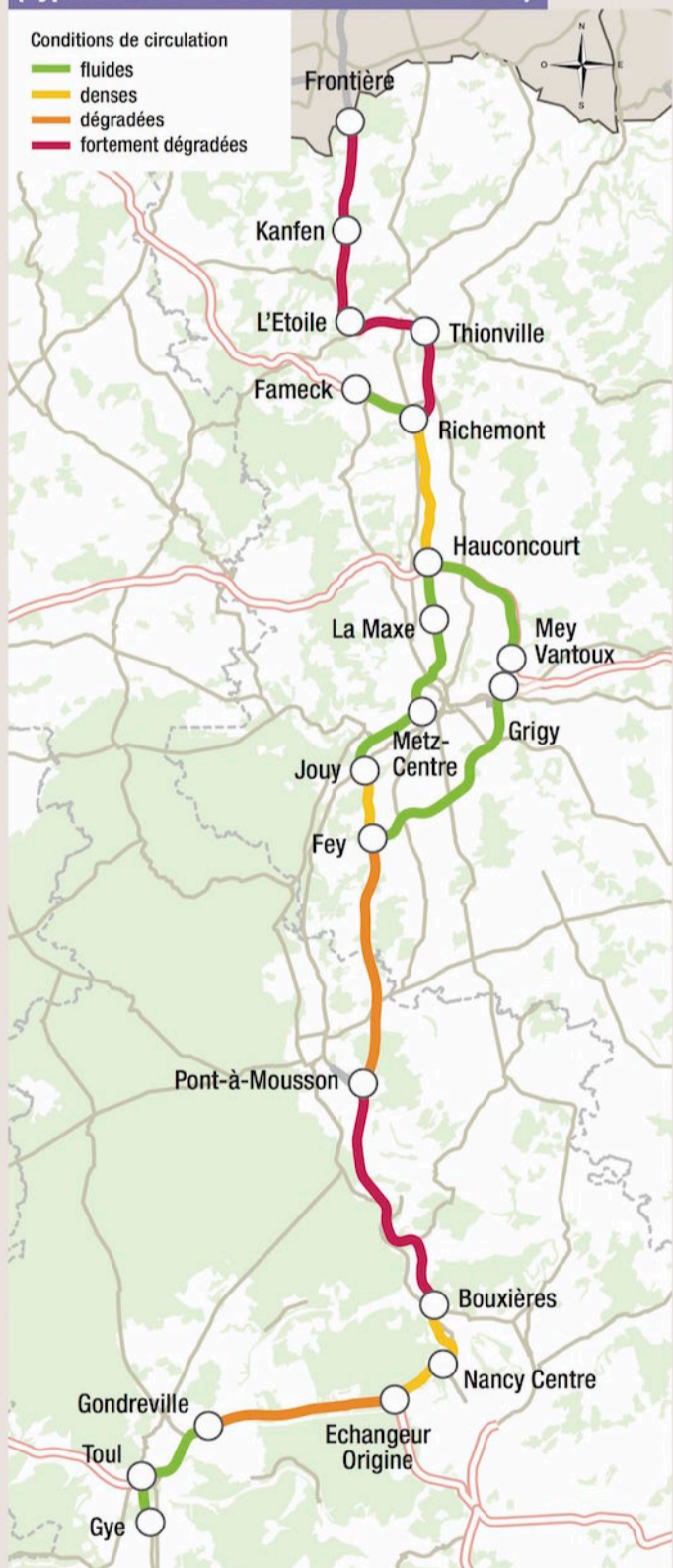
L'amélioration des conditions de circulation

En l'absence de projet A31 Bis, les prévisions de trafic montrent une aggravation des difficultés de circulation à l'horizon 2030.

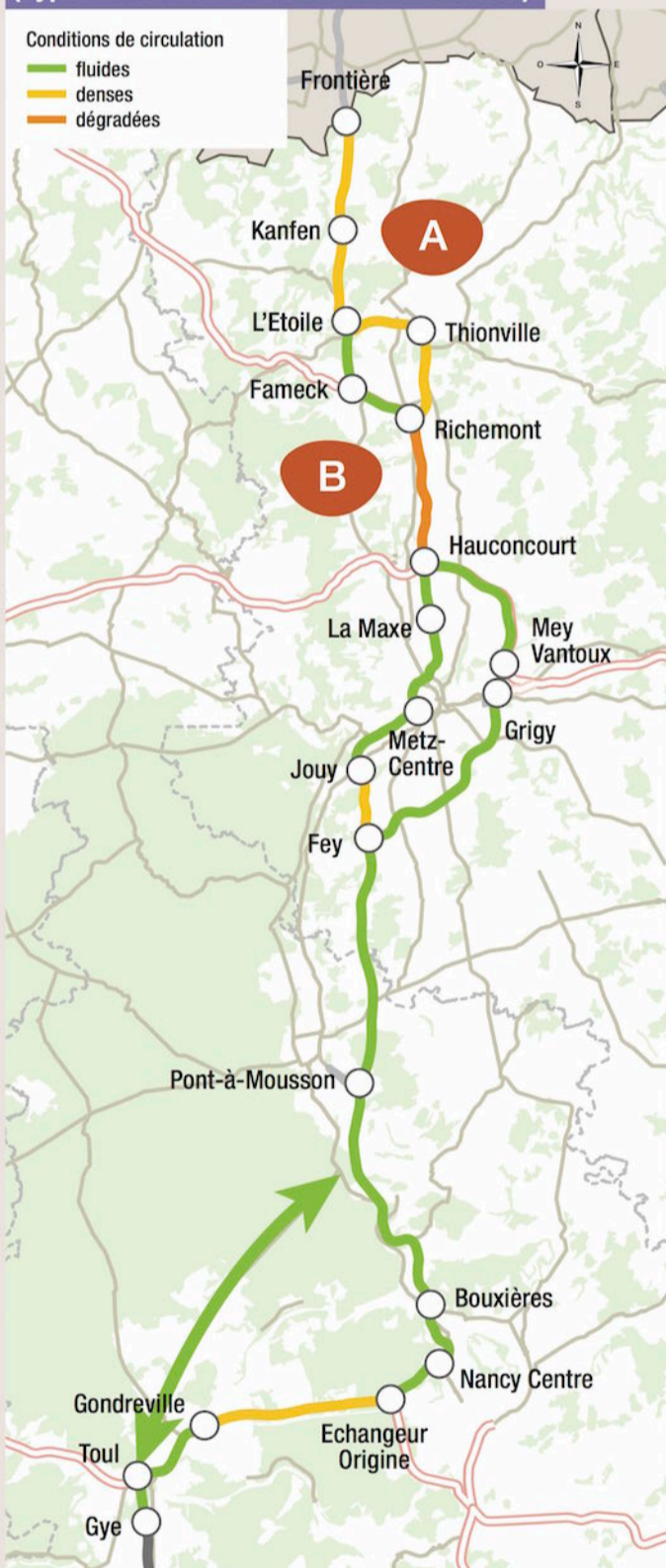
Avec le projet, les conditions de circulation seront fluidifiées et l'infrastructure sera en mesure d'absorber les hausses de trafic aux heures de pointe.

Les perspectives de trafic et de congestion à l'horizon 2030

Conditions de circulation sans projet en 2030 (hypothèse de croissance de trafic basse)



Conditions de circulation avec projet en 2030 (hypothèse de croissance de trafic basse)



Echangeur sur l'A31 au niveau de Féy

A Des dispositifs complémentaires favorisant l'usage du bus et du covoiturage sont à l'étude afin d'assurer la fluidité de la circulation aux heures de pointe.

B L'amélioration des échangeurs et de la desserte des zones d'activités par le réseau secondaire permettra d'éviter la dégradation des conditions de circulation sur cette section.

LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET NATUREL

En privilégiant les aménagements sur place et en améliorant l'insertion environnementale de l'autoroute sur les sections élargies, le projet A31 Bis a pour objectif de limiter les effets sur l'environnement humain, naturel et agricole.

Les effets potentiels du projet sur l'environnement feront l'objet de dispositions selon le principe « Eviter, Réduire, Compenser », de manière concertée avec le territoire.

LES EFFETS SUR L'ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE

Par l'amélioration de la desserte du sillon lorrain et des conditions de circulation, le projet A31 Bis contribuera à une meilleure accessibilité des territoires et des bassins d'emplois. Le projet A31 Bis participera au renforcement de l'attractivité de la région Lorraine.



Milieu naturel en présence à l'est de Toul

