

A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

Présentation du projet

Nancy – 24 juin 2015



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

LORRAINE

Ministère de l'Écologie, du Développement
durable et de l'Énergie

www.developpement-durable.gouv.fr

1. Les raisons d'être du projet
2. Les autres modes de transport
3. Le projet A31Bis
4. Les effets attendus



Les raisons d'être du projet

1

L'A31, un axe de plus en plus sollicité

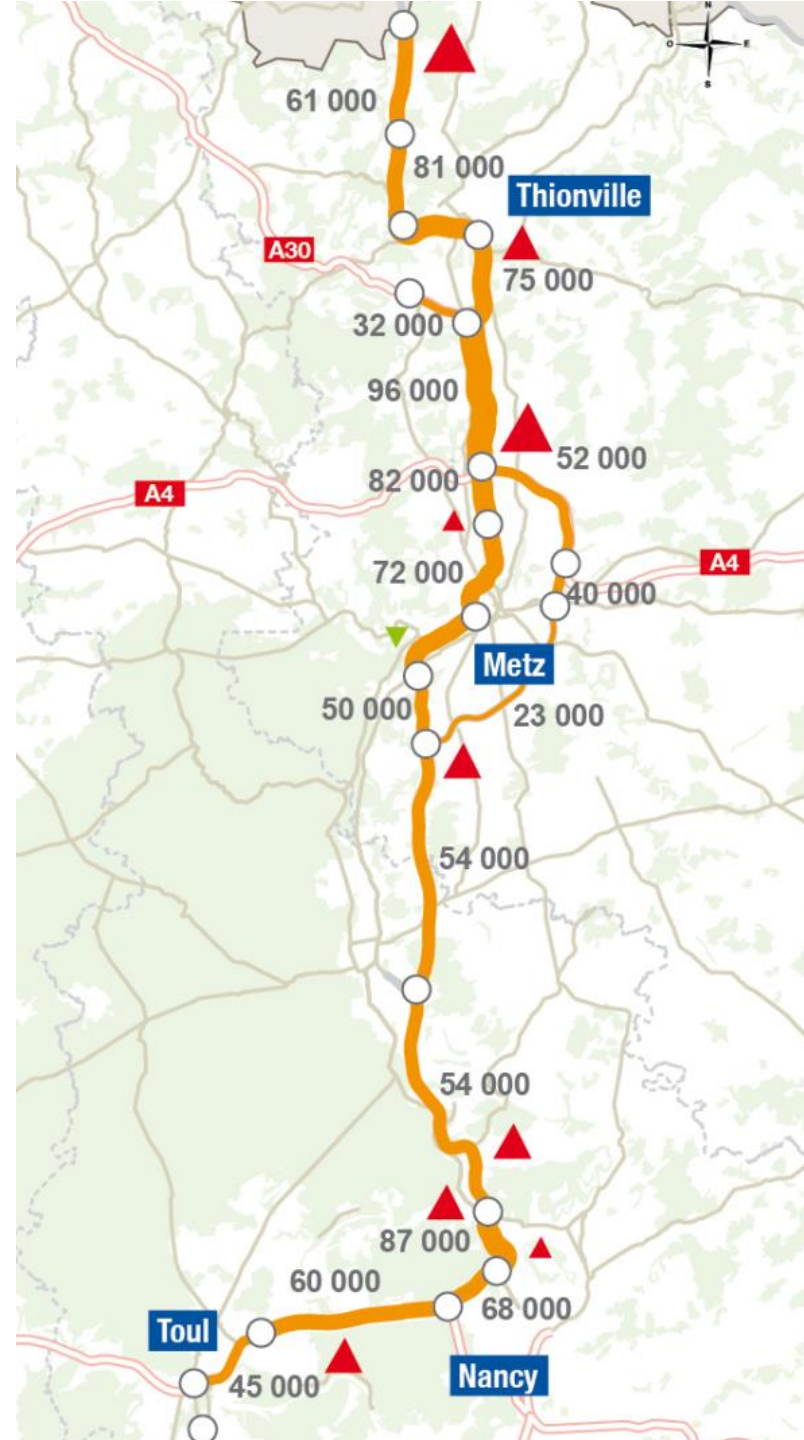
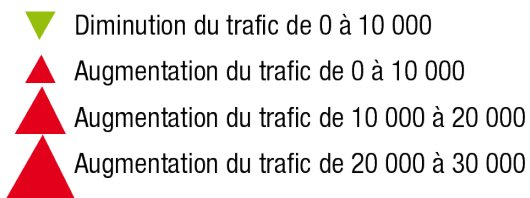
Un trafic dense sur l'ensemble de l'axe

- Un trafic avec de **nombreux poids-lourds**
- Un trafic mélangeant le **grand transit et les usages locaux**
- L'A31 empruntée par **500 000 usagers** quotidiennement

Véhicule par jour en moyenne



Variation du trafic entre 1997 et 2012



Les autres modes de transport

2

Le transport de marchandises

Par voie ferrée

Fret ferroviaire représente environ 1000 à 1500 PL par jour

L'autoroute ferroviaire (Bettembourg – Le Boulou):

4 AR quotidiens → 65 000 PL par an (2014)

Le projet prend en compte le passage à 6 AR

Par voie d'eau

La ligne de transport sur la Moselle a permis le transport d'environ 5 000 conteneurs en 1 an.

Le projet prend en compte le développement des plateformes multimodales jusqu'à des capacités de 50 000/100 000 conteneurs par an

Par l'A31

Environ 10 000 PL par jour dont 55% en transit, soit 2,5 millions par an



Nouveau port de Metz

Le transport de voyageurs

Les Trains Express Régionaux (TER)

- 65 000 usagers quotidiens en Lorraine,
- mise en place du cadencement et augmentation de l'offre
(par exemple sur Thionville/Luxembourg, aujourd'hui 2700 places à l'heure de pointe, demain environ 4000, soit + 50%).
- Evolution de la demande : scénario volontariste retenu avec doublement de la demande

Le covoiturage

- 5% aujourd'hui pour le domicile/travail, 15% pris en compte aux horizons futurs

Les bus routiers

- Les lignes transfrontalières avec pour la plus importante environ 1 million voy/an
- Les lignes interurbaines avec pour les plus structurantes 490 000 voy/an pour Nancy-Toul, 126 000 Metz-Thionville et 120 000 Pont-à-Mousson-Nancy.

Sur l'A31

- Environ 500 000 usagers circulent chaque jour sur l'A31

Les autres modes de transport

Des offres complémentaires pour répondre aux besoins de déplacement :

- Des projets ambitieux pour le transport de marchandises (hypothèses volontaristes : - 1 000 PL sur l'A31)
- La poursuite du développement important pour le fer (exemple Thionville/Luxembourg : - 10 000 VL sur l'A31)

Mais

- La **réponse** de ces projets à la saturation de l'A31 **reste partielle.**
- **Un aménagement autoroutier** est nécessaire pour répondre aux **besoins de déplacement et de développement économique**

Le projet A31Bis

3

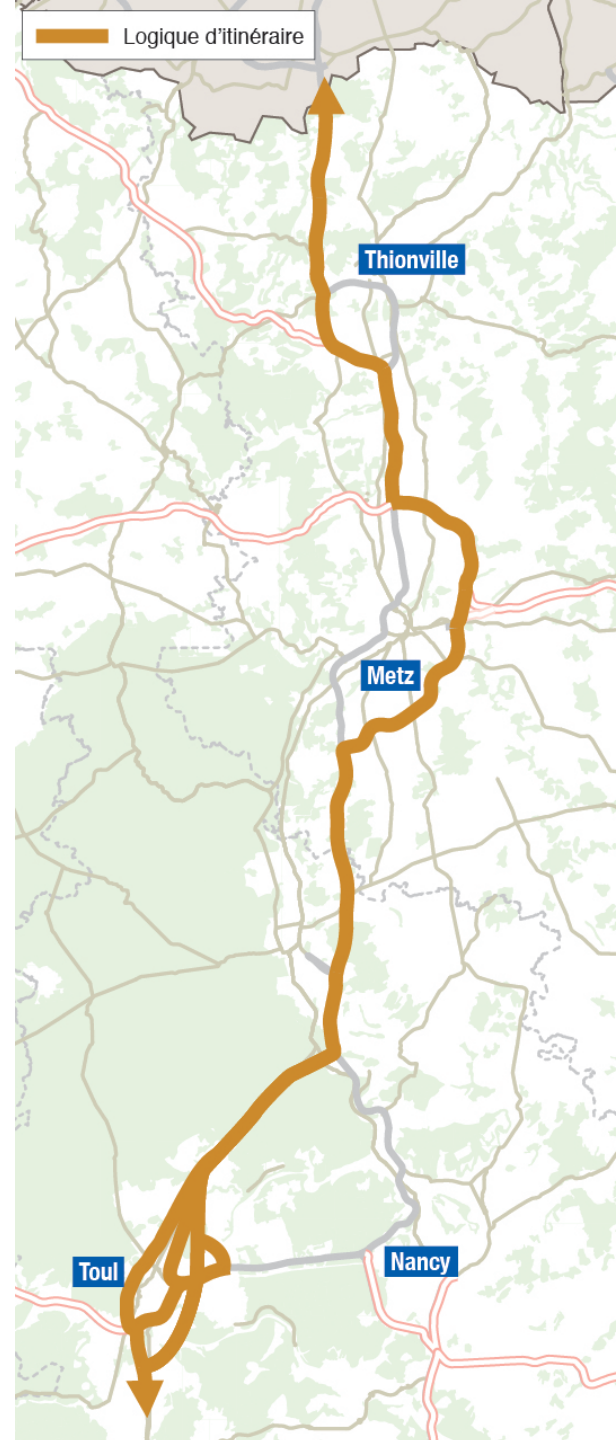
Les objectifs du projet

- **Réduire la congestion sur l'A31**
En améliorant les conditions de circulation et garantissant les temps de parcours
- **Améliorer la sécurité des usagers et des agents**
En réduisant le nombre d'accidents et surtout leur gravité
- **Accompagner le développement économique**
En améliorant la desserte du territoire et les échanges entre les agglomérations et l'ensemble du sillon lorrain

Les principes qui ont guidé le projet A31Bis

Un itinéraire global de 115 km desservant la Lorraine qui vise à limiter les impacts sur les milieux humain, agricole et naturel

- 1 L'élargissement de l'A31 à 2x3 voies avec une remise à niveau environnementale
- 2 La construction de nouveaux tronçons à 2x2 voies en veillant à limiter les effets sur l'environnement



L'A31Bis : le coût du projet

- **Un coût global estimé entre 1,1 à 1,4 milliard d'€ selon les options de passage**
- **Enjeu fort de réalisation du projet avant la saturation de l'A31**
- **Avec des modalités de financement à définir :**
 - en étant adapté aux contraintes budgétaires publiques
 - aux possibilités de contribution des usagers

Les 3 scénarios de financement étudiés

Concession réduite

20 ans après la DUP



Concession partielle

10 ans après la DUP



Concession étendue

6 ans après la DUP



Estimations et effets des péages

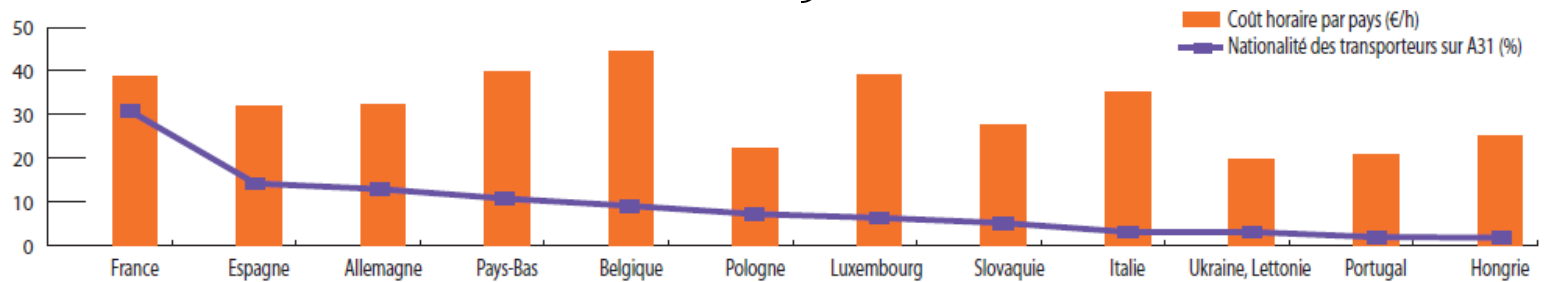
Des montants de péages adaptés pour limiter les reports d'usagers sur le réseau secondaire

Coût péages HT valeur 2010	Voitures	Différence par rapport à la valeur moyenne (France)
Tracés neufs	12,7 c€/km	=
ASP Nord Thionville	6,3 c€/km	- 6,4 c€/km (soit la moitié)
ASP Nancy-Metz	3,2 c€/km	- 9,5 c€/km (soit le quart)

Attractivité du barreau pour les PL

Le coût du transport de marchandise comprend:

- Coût de mise à disposition du véhicule et chauffeur
 - Coûts salariaux
 - Coût d'amortissement véhicule
 - Frais structure
- } Variables selon type de transport et pays



- Coût d'immobilisation de la marchandise
- Coût kilométrique

Gain de temps
+
Gain en km

} Barreau économiquement attractif pour les transporteurs y compris étrangers

Les effets attendus

4

Les conditions de circulation attendues avec le projet A31Bis

- Une diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe
- Une fiabilisation des temps de parcours

2030, avec projet



Les bénéfices attendus du projet

- Une **fluidité des déplacements améliorée** et des temps de parcours fiabilisés
- Un **niveau de sécurité plus important** pour l'utilisateur et les agents d'exploitation
- Une **remise à niveau environnementale** des sections élargies
- Un **niveau de desserte du territoire renforcé** participant à l'attractivité du sillon lorrain

Merci pour votre attention
