

# DOUBLEMENT DE L'A30 : UNE ALTERNATIVE À L'A31 BIS ?

(élargissement de l'A30 entre l'échangeur de Richemont jusqu'à la frontière Belge - A28).

POUR ÉCLAIRER LE PUBLIC SUR CETTE PROPOSITION FORMULÉE LORS DU DÉBAT PUBLIC, LE MAÎTRE D'OUVRAGE EXPOSE CI-DESSOUS LES EFFETS SUR LES TRAFICS DE LA MISE À 2X2 VOIES DE L'A30, CONFIRMANT QUE SON DOUBLEMENT NE CONSTITUE PAS UNE ALTERNATIVE À L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ AU NORD DE THIONVILLE.

Actuellement, 27 000 Véhicules Légers (VL) et 2 500 Poids Lourds (PL) circulent sur la RN52 à proximité de la frontière belge ; 53 000 VL et 8 000 PL traversent la frontière luxembourgeoise via A31. Ces trafics se répartissent de la façon suivante :

#### Sur A31 :

- 43 000 VL et 2 000 PL proviennent du Grand Duché du Luxembourg ;
- 3 000 VL et 2 500 PL proviennent de l'Allemagne (notamment la Ruhr) via l'autoroute luxembourgeoise A1 ;

#### Sur RN52 :

- 26 500 VL et 2 000 PL circulant sur la RN 52 ont des origines ou destinations locales, notamment dans le nord de la Meuse et de la Meurthe-et-Moselle.

Il reste 8 000 VL et 4 000 PL en provenance de la Belgique ou des Pays-Bas, voire de la région Nord-Pas-de-Calais, via l'autoroute Belge A4 qui ont le choix entre les deux itinéraires pour faire le trajet entre Arlon et Richemont. 500 VL et 500 PL poursuivent par la RN 52, tandis que 7 500 VL et 3 500 PL traversent le Luxembourg pour emprunter ensuite l'A31.

Ainsi, sur les 53 000 VL et 8 000 PL circulant sur A31 au nord de Thionville en 2013, 7 500 VL et 3 500 PL pourraient théoriquement emprunter l'itinéraire par A30.

Les deux itinéraires pour effectuer le trajet de l'A4 belge à l'échangeur A30/A31 ont des caractéristiques très proches : le trajet par A30 mesure 64 km et celui par A31 67 km, avec des temps de parcours d'environ 50 minutes pour les PL et 40 à 45 minutes pour les VL. Toutefois, seulement un peu plus de 5 % des VL et 10 % des PL utilisent l'itinéraire par A30. Cela s'explique par deux facteurs :

- d'une part l'attractivité des prix du carburant au Luxembourg, incitant les chargeurs et les particuliers à s'arrêter au Luxembourg pour faire le plein ;

- d'autre part l'absence d'une continuité autoroutière complète par l'itinéraire via A30, notamment la N81 entre l'A4 Belge (Arlon) et le passage de la frontière au niveau de Longwy, route non dénivelée et servant de desserte à de nombreuses zones commerciales.

Les prévisions de trafic à l'horizon 2030 présentées dans le DMO tiennent compte de la mise aux normes autoroutières de la 2x2 voies existante entre Thionville et Longwy, ainsi que de la réalisation d'un barreau autoroutier reliant l'A4 belge à la RN52. Le doublement du viaduc de Longwy est quant à lui retenu pour les simulations à l'horizon 2050.

Un scénario complémentaire a été testé pour étudier l'effet potentiel sur les circulations sur A31 de l'aménagement complet d'une autoroute à 2x2 voies de la frontière belge jusqu'à l'échangeur A30/A31 de Richemont dès 2030 : il s'agit d'une variante du scénario de référence (évolution prévisible de l'offre de transport hors projet A31bis). Ces simulations conduisent à des reports de trafic de l'A31 vers l'A30 de 500 PL, largement insuffisants pour améliorer les conditions de circulation, le passage à la frontière restant emprunté quotidiennement par 64 000 VL et 8 400 PL en hypothèse basse et 69 000 VL et 8 800 PL en hypothèse haute.

Même en exploitant l'intégralité du potentiel de report de trafic (soit 4 000 PL et 9 000 VL à l'horizon 2030), le trafic sur A31 au nord de Thionville restera compris entre 60 000 et 65 000 véhicules/jour en situation de référence 2030 (sans le projet), avec des passages de la frontière luxembourgeoise par les routes départementales toujours fortement chargés. Les conditions de circulation des usagers se rendant au Luxembourg, notamment les travailleurs frontaliers, resteront fortement dégradées et justifieront pleinement la réalisation d'un aménagement d'A31 au nord de Thionville.