

# A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

## Présentation du projet

---

Yutz – 1<sup>er</sup> juin 2015



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



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



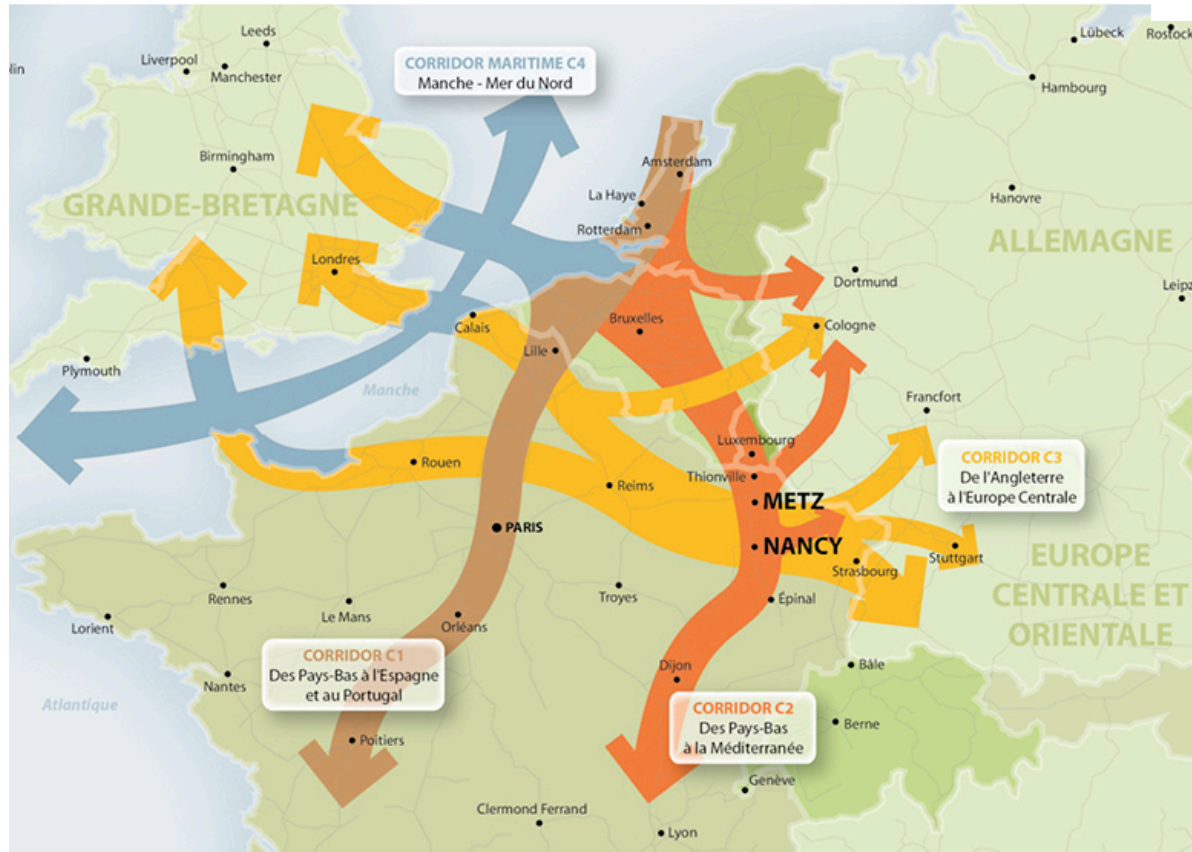
# Les raisons d'être du projet

---

1

# Des besoins en déplacement concentrés dans le sillon lorrain

Le sillon lorrain au cœur d'un corridor de déplacement européen



# Des besoins en déplacement concentrés dans le sillon lorrain

Le sillon lorrain au cœur d'un corridor de déplacement européen

Des dynamiques de territoire concentrées dans le sillon

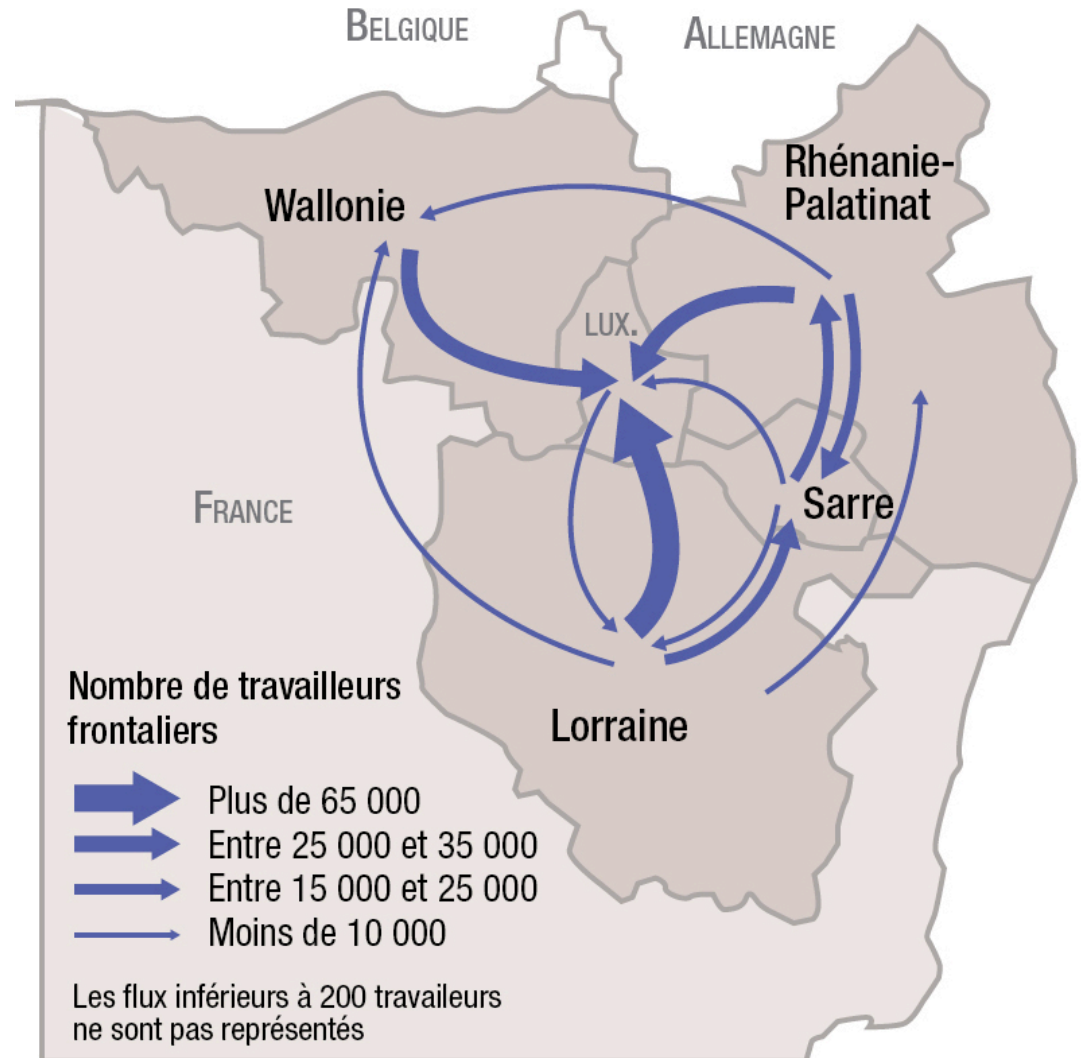


# Des besoins en déplacement concentrés dans le sillon lorrain

Le sillon lorrain au cœur d'un corridor de déplacement européen

Des dynamiques de territoire concentrées dans le sillon

**Une influence croissante du Grand Duché de Luxembourg**



# L'A31, un axe de plus en plus sollicité

Un trafic dense sur l'ensemble de l'axe en augmentation de **28%** sur 15 ans

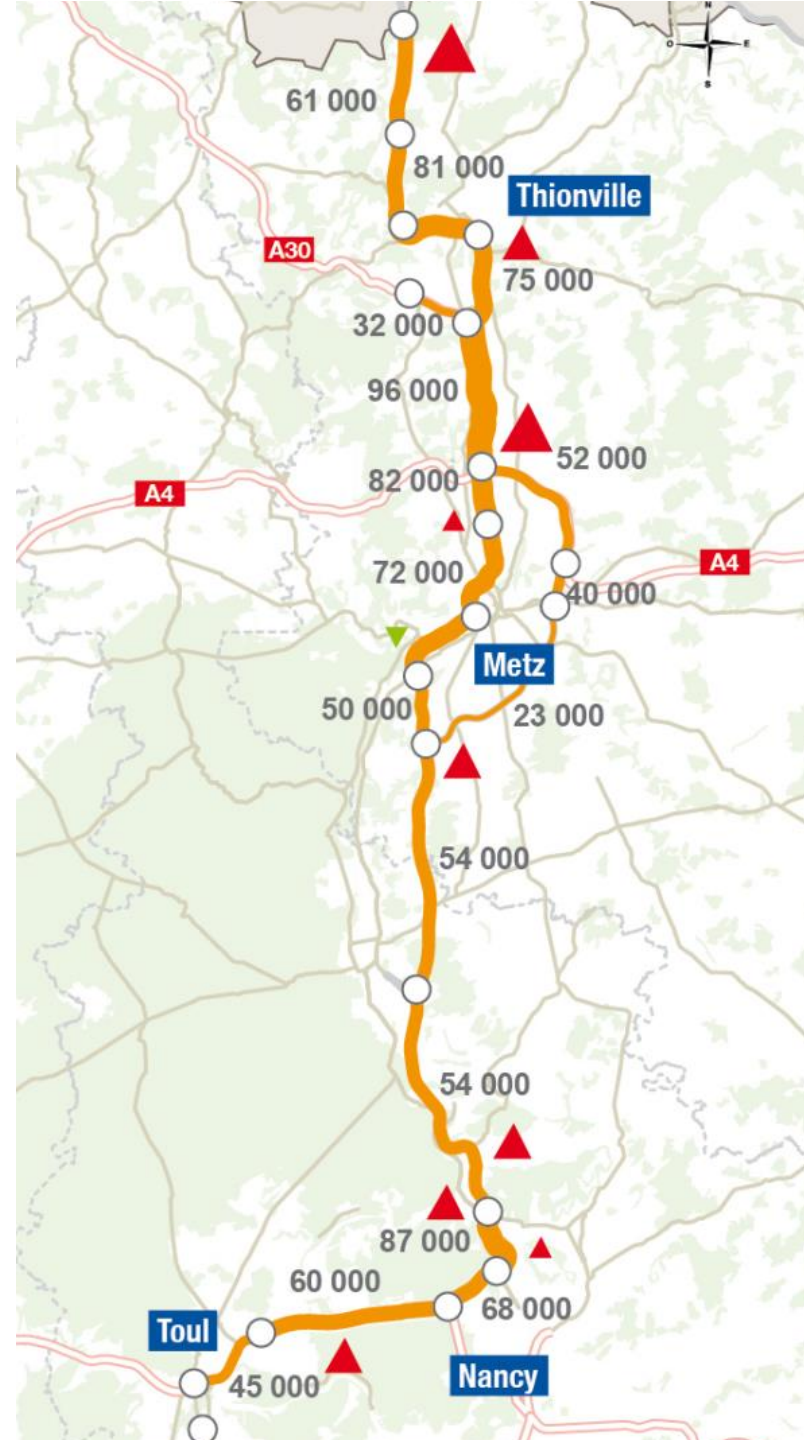
- Un trafic avec de nombreux poids-lourds
- Un trafic mélangeant le grand transit et les usages locaux

Véhicule par jour en moyenne



Variation du trafic entre 1997 et 2012

- ▼ Diminution du trafic de 0 à 10 000
- ▲ Augmentation du trafic de 0 à 10 000
- ▲ Augmentation du trafic de 10 000 à 20 000
- ▲ Augmentation du trafic de 20 000 à 30 000



# Un axe aux conditions de circulation dégradées

Conditions de circulation en 2013

Conditions de circulation sans projet en 2030

- Conditions de circulation
- fluides
  - denses
  - dégradées
  - fortement dégradées





# Les autres modes de transport

---

2

# Les autres modes de transport



## Le transport de voyageurs

TER avec la mise en place du cadencement et augmentation de l'offre.



## Le transport de marchandises

Le développement de plateformes multimodales

(Nancy-Frouard, Metz-La Maxe et Thionville-Illange)

Le développement de l'autoroute ferroviaire (Bettembourg – Le Boulou)

*Nouveau port de Metz*

# Les autres modes de transport

- La région Lorraine est **l'une des régions françaises les plus multimodales**
- Des projets ambitieux ferrés et fluviaux vont permettre un report de la route vers les autres modes

## 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 du nord au sud.*

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



# Les aménagements proposés

- 1** Création du Barreau Gye-Dieulouard (30 à 33 km)
- 2** Élargissement à 2x3 voies de l'A31 entre Bouxières et Féy (33 km)
- 3** Mise à 2x3 voies de l'autoroute A4 au nord-est de Metz (10 km)
- 4** Élargissement de l'A30 et création de la liaison entre A30 et A31 Nord (10 km)
- 5** Aménagement entre Thionville et le Luxembourg (14 km)

-  Aménagement sur place
-  Aménagement sur place SANEF
-  Tracé neuf



# Les modalités de réalisation

---

4



# 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

# Scénario concession réduite

Une contribution publique  
d'environ 900 millions d'euros.

→ Une mise en service de  
l'ensemble de l'itinéraire plus  
de 20 ans après la déclaration  
d'utilité publique du projet.

■■■■■ liaison aménagée mise à péage  
■■■■■ liaison aménagée gratuite



# Scénario concession étendue

Une contribution publique  
d'environ 300 millions d'euros.

→ Une mise en service de  
l'ensemble de l'itinéraire  
6 ans après la déclaration  
d'utilité publique du projet.

■■■■■ liaison aménagée mise à péage  
■■■■■ liaison aménagée gratuite



# Scénario concession partielle

Une contribution publique  
d'environ 500 millions d'euros.

→ Une mise en service de  
l'ensemble de l'itinéraire  
environ 10 ans après la  
déclaration d'utilité publique  
du projet.

■■■■■ liaison aménagée mise à péage  
■■■■■ liaison aménagée gratuite



## Les effets attendus

---

5

# 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, sans projet**  
**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**

---