

# A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

## Présentation du projet

Metz – 25 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](http://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

---

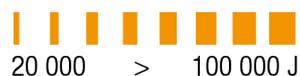
1

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

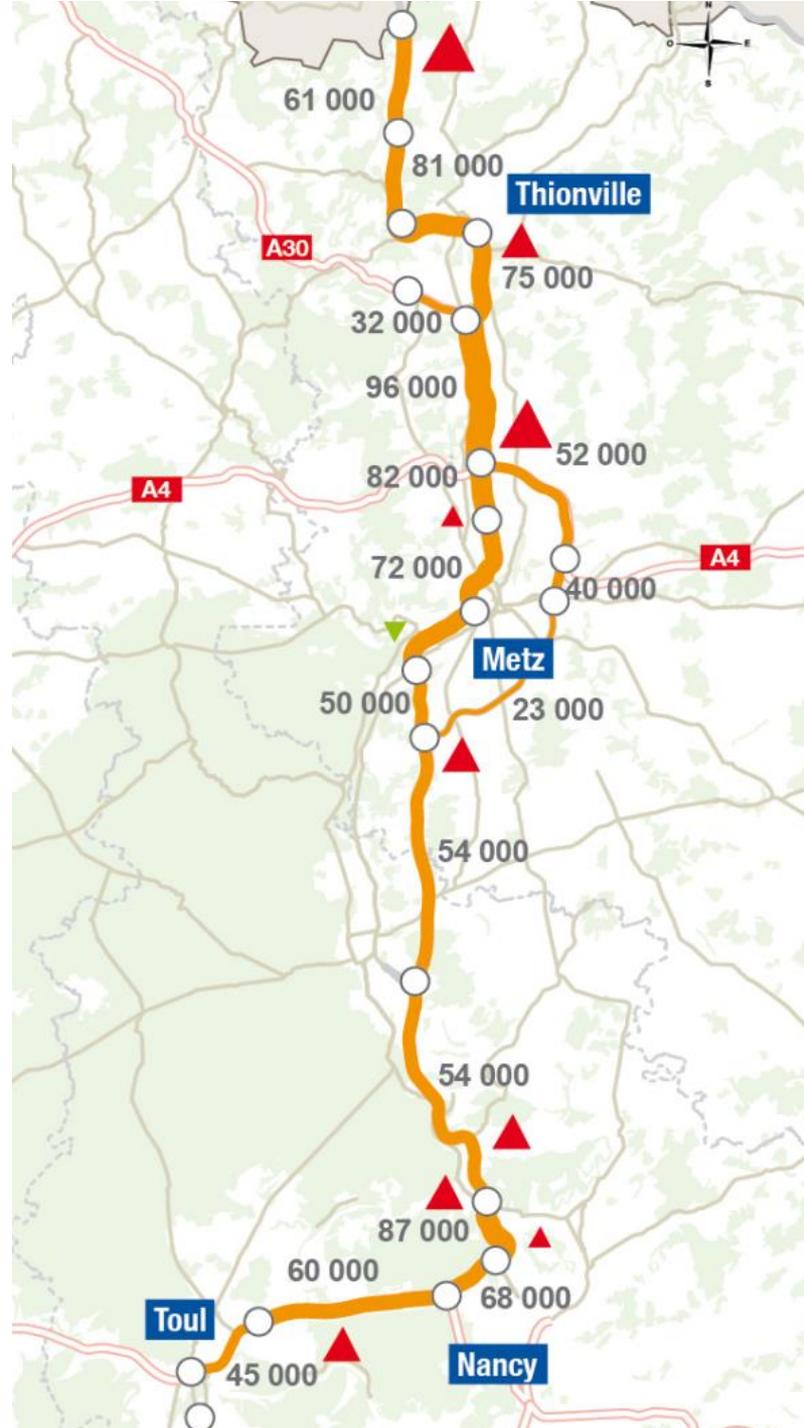
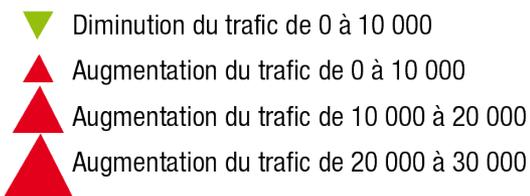
Un trafic dense sur l'ensemble de l'axe

- 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.



*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, 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

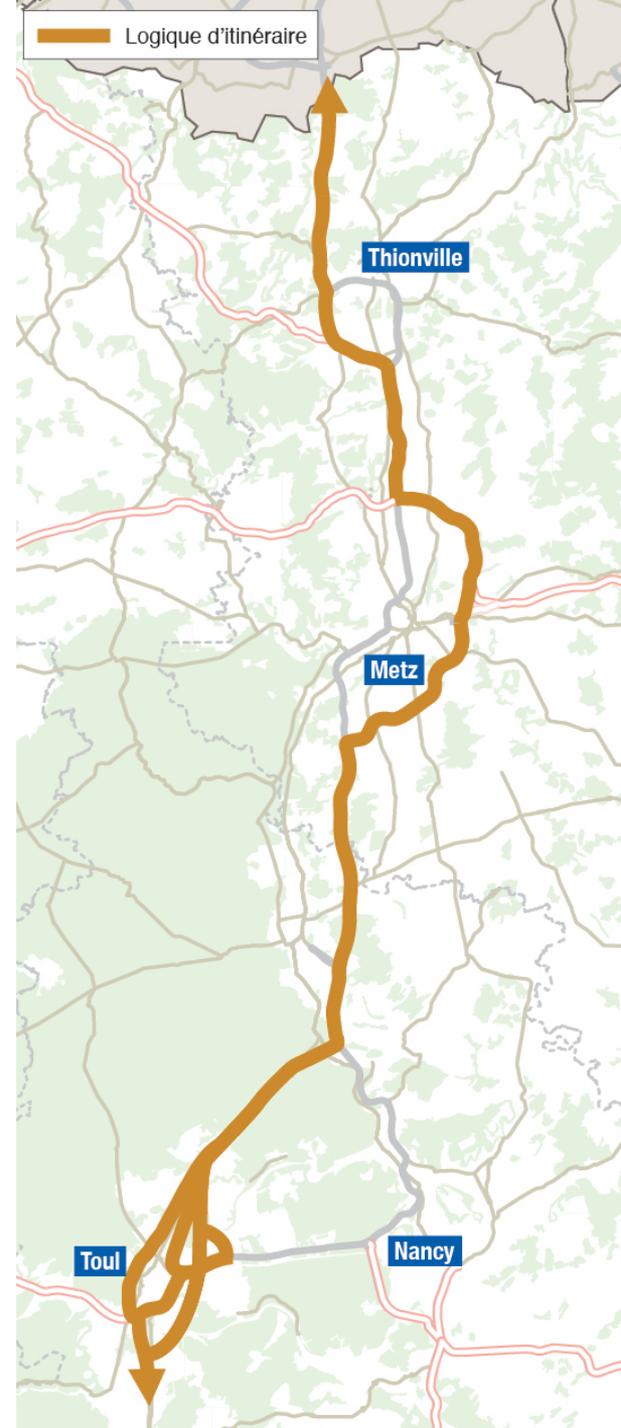
# Les objectifs du projet

- **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



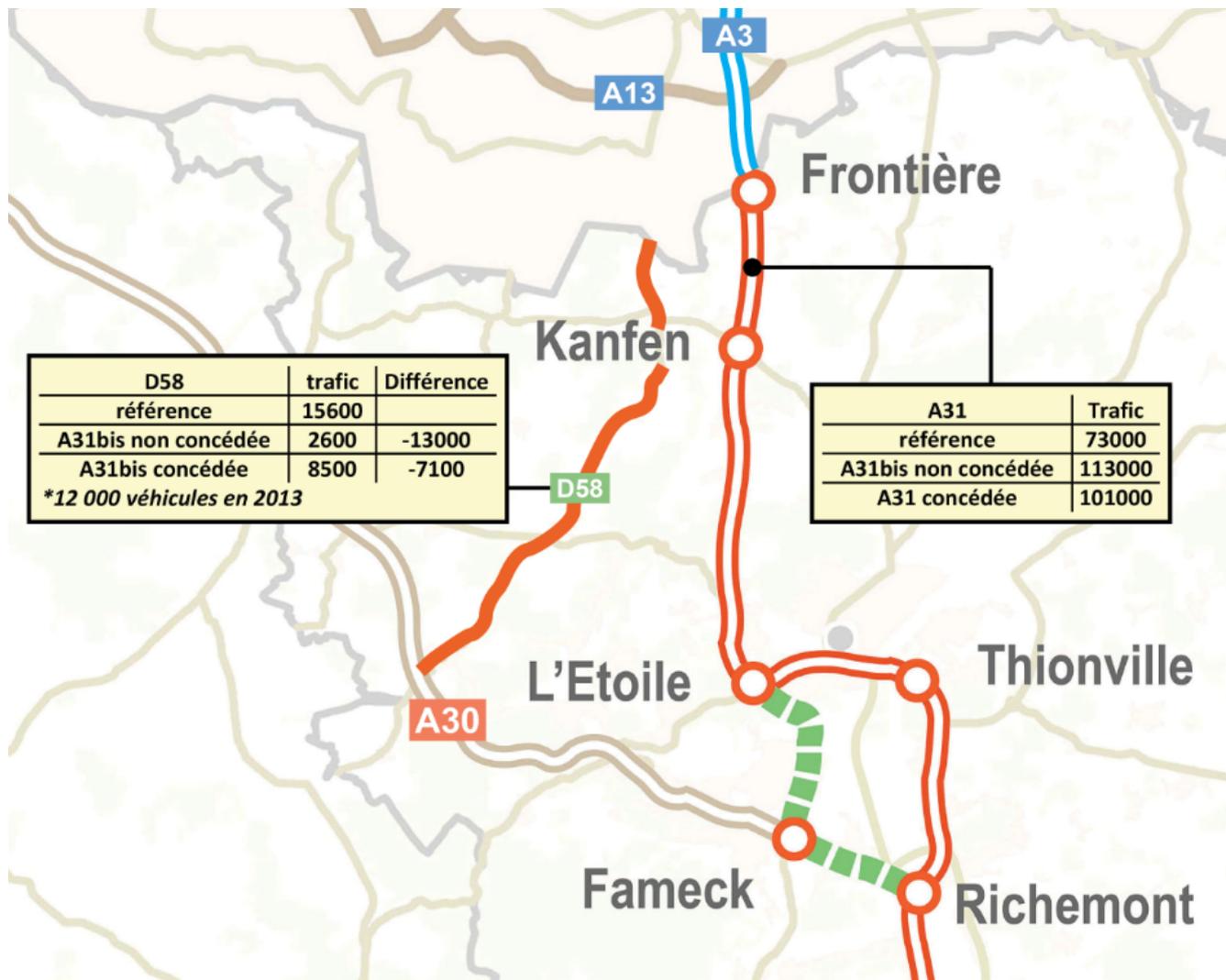
# Estimations et effets des péages

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)

## Effet des péages sur les trafics

Exemple RD58 au nord-ouest de Thionville



## 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**

---