

A31 Bis

au cœur du sillon lorrain

Présentation du projet

Thionville – 21 mai 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 modalités de réalisation
5. Les effets attendus

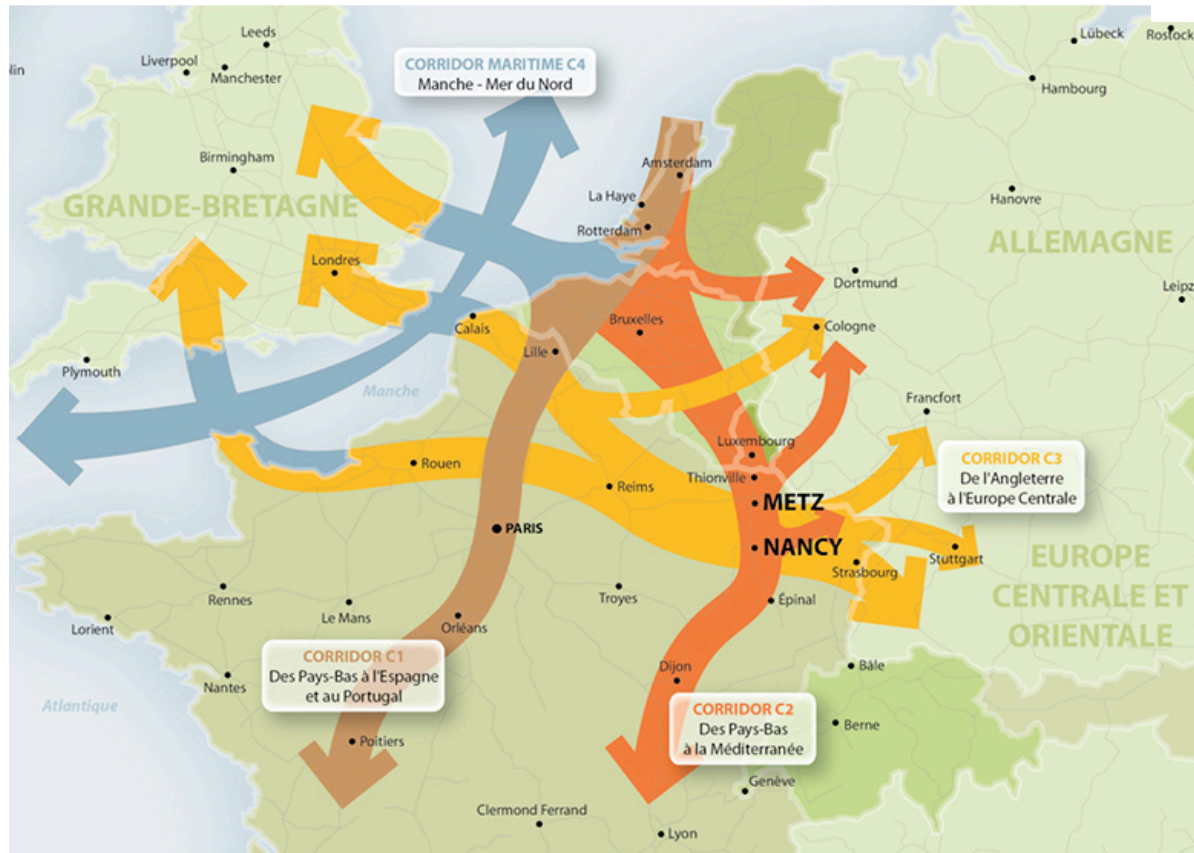


Les raisons d'être du projet

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

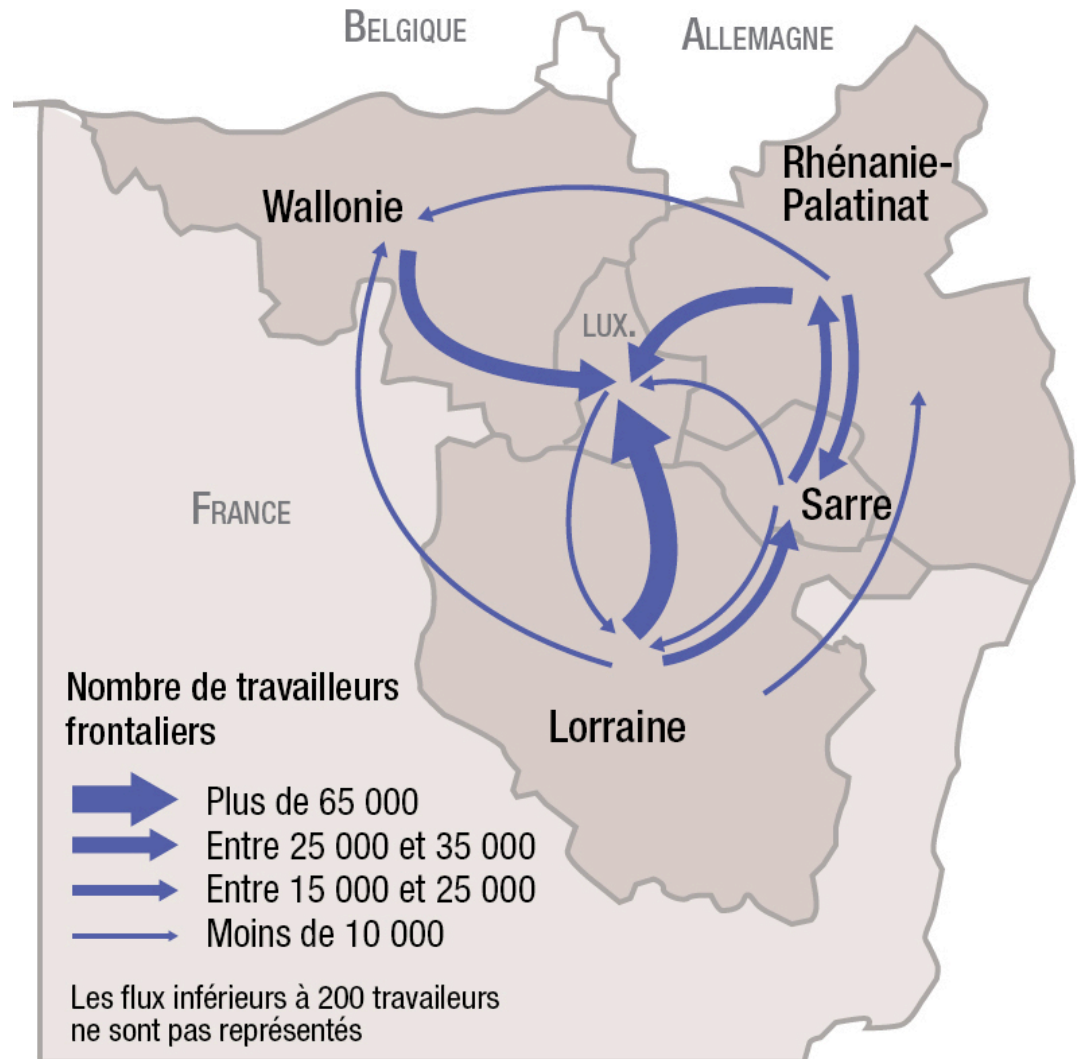


Des besoins en déplacement concentrés dans le sillon lorrain

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

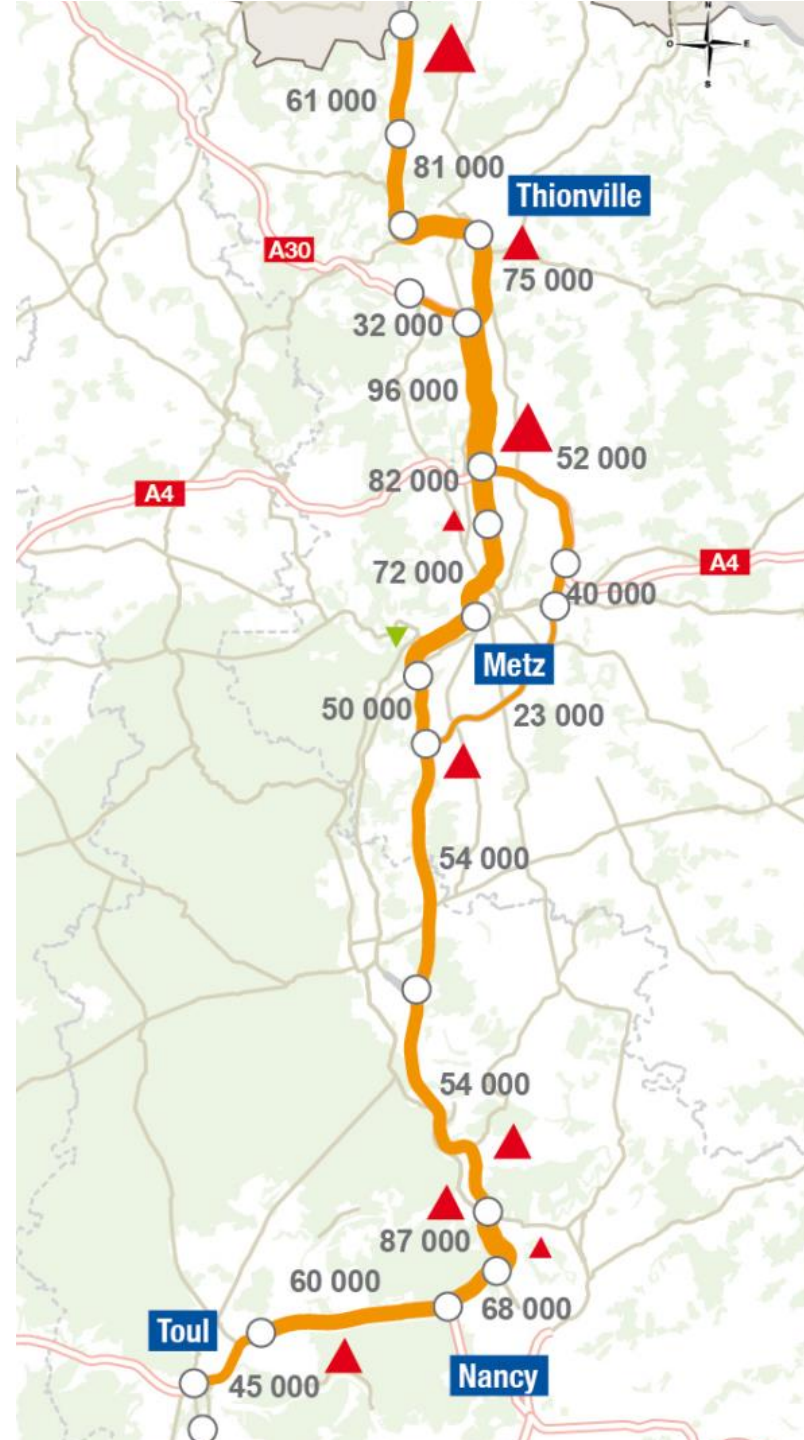
- Un trafic avec de nombreux poids-lourds
- Un trafic mélangeant le grand transit et les usages locaux

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

Performance des modes de transport:

Critères	Performance du Routier	Performance du Ferroviaire	Performance du Fluvial
Prix du transport (t/km)	-	+	++
Fiabilité	++	-	+
Flexibilité	++	--	+
Densité du réseau	++	-	---
Volumes	-	++	+++
Distance	-	++	+
Rapidité	++	-	--
Sécurité / Sûreté	/	++	++

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 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
