

# SYNTHÈSE DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

# A31 Bis

## au cœur du sillon lorrain

Axe majeur et structurant pour l'économie régionale, l'A31 constitue un maillon essentiel pour le transport de voyageurs et de marchandises le long du sillon lorrain.

Répondant à des besoins de déplacements locaux, régionaux, nationaux, transfrontaliers et européens, l'autoroute a connu un accroissement très sensible de ses trafics depuis 15 ans. Afin d'améliorer les conditions de circulation devenues difficiles, l'État a élaboré le projet A31 Bis.

À l'issue des travaux de la commission mobilité 21, le gouvernement a validé l'inscription du projet A31 Bis dans la liste des projets prioritaires à engager à l'horizon 2030.

## UN DÉBAT PUBLIC POUR CONSTRUIRE COLLECTIVEMENT LE PROJET

Maître d'ouvrage du projet, l'État attend du débat public une expression du plus grand nombre sur l'opportunité du projet, sur les solutions d'aménagement proposées, sur leurs effets et sur les scénarios de financement envisagés.

L'État s'appuiera sur le bilan du débat public pour décider de la suite qu'il donnera au projet.



## POURQUOI LE PROJET A31BIS ?

Par sa position géographique au cœur de l'Europe et son armature urbaine, qui voit le sillon lorrain concentrer les populations, les activités et les infrastructures, la région Lorraine offre un espace de circulation dense, mais contraint, tant pour les trafics voyageurs que pour les marchandises. Ainsi l'A31 est devenue un axe nord-sud essentiel pour les déplacements et le développement économique de la région.

### UNE INFRASTRUCTURE AUX TRAFICS ET USAGES MULTIPLES

L'autoroute A31 est empruntée quotidiennement par plus de 500 000 usagers. Son trafic est comparable à celui de l'A1 au nord de Roissy ou l'A7 au sud de Lyon. Le trafic a **augmenté de plus de 28% en 15 ans** et atteint sur plusieurs sections plus de 80 000 véhicules/jour.

L'A31 supporte une importante circulation de nature très hétérogène mélangeant le grand transit et les usages locaux. Maillon du corridor européen des Pays-Bas à la Méditerranée, l'autoroute supporte un trafic de poids-lourds en transit significatif (environ 6 000 par jour).

L'A31 joue également un rôle majeur dans les déplacements quotidiens, aussi bien pour la desserte des agglomérations de Nancy, Metz et Thionville que pour les travailleurs frontaliers. D'ailleurs, plus de la moitié des voitures (55%) qui empruntent l'A31 le font pour des déplacements qui se limitent au sillon lorrain.

De plus, l'A31 assure un rôle essentiel dans les échanges avec le Luxembourg puisque **l'accroissement des flux de travailleurs transfrontaliers** s'est traduit par une croissance du trafic routier de 56% sur les 15 dernières années au nord de Thionville.

### UNE INFRASTRUCTURE SATURÉE

La densité du trafic a entraîné une forte dégradation des conditions de circulation sur l'A31. On constate des **bouchons récurrents** aux heures de pointes et de nombreuses **zones dites « instables »** où la moindre perturbation peut entraîner de forts ralentissements.



A31 liaison  
Thionville - frontière  
Luxembourgeoise

# LE PROJET A31BIS

## QUELS OBJECTIFS ?

Au regard des enjeux du territoire et des déplacements au cœur du sillon lorrain, le projet A31Bis a pour objectifs de **réduire la congestion sur l'A31 et d'améliorer les conditions de circulation** afin de garantir des temps de parcours réduits et fiabilisés.

Le projet A31Bis permettra de **diminuer le nombre d'accidents et leur gravité** et améliorera les conditions d'intervention des agents d'exploitation.

Enfin, le projet A31Bis vise à **accompagner et à faciliter le développement économique de la région Lorraine et les échanges entre les principales agglomérations** en contribuant à une meilleure accessibilité des équipements culturels, de loisirs, éducatifs, commerciaux et de santé.

## QUELS AMÉNAGEMENTS ?

Le principe directeur de ce projet consiste à aménager un itinéraire de 115 km entre le péage de Gye et la frontière luxembourgeoise permettant d'une part d'améliorer les conditions de transit en Lorraine et d'autre part les échanges entre les principales agglomérations.

Il se décline selon les principes suivants :

- **Aménagement des infrastructures existantes**, là où cela est techniquement possible et remise à niveau environnementale (bruit, protections de la ressource en eau et de la faune).
- **Construction de nouveaux tronçons autoroutiers** pour les sections qui ne sont pas élargissables techniquement ou pour lesquelles cet élargissement n'apporterait pas de gain de capacité suffisant, tout en limitant leurs impacts sur l'environnement humain, naturel et agricole.

## LES PERSPECTIVES DE TRAFIC ET DE CONGESTION À L'HORIZON 2030

Les prévisions de trafic à l'horizon 2030 laissent entrevoir une saturation du réseau routier et des phénomènes de congestion importants malgré la prise en compte de projets alternatifs à la route ambitieux (amélioration de l'offre ferroviaire, développement du fret fluvial et ferroviaire). La moindre perturbation entraînera des ralentissements et des bouchons très pénalisants. L'infrastructure autoroutière ne sera alors plus en mesure d'offrir à la région une desserte fiable de bon niveau de service.

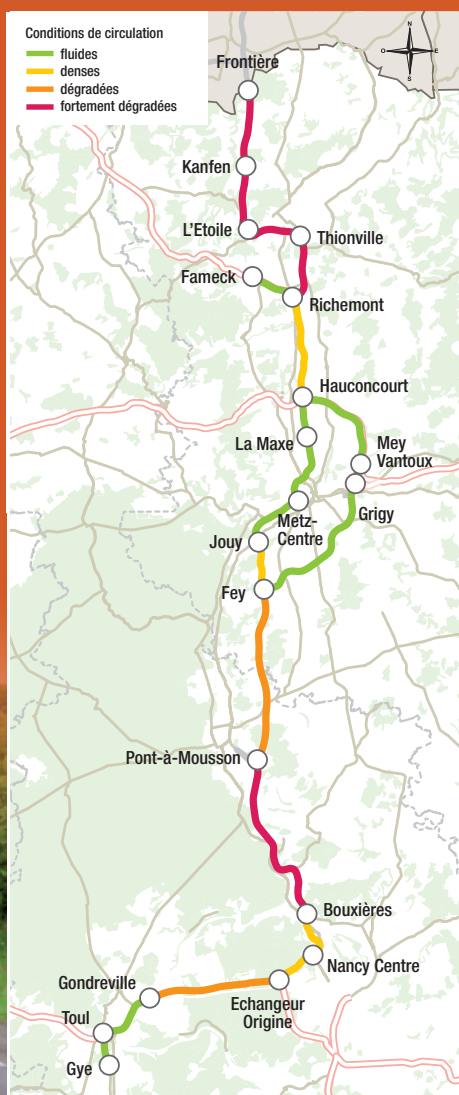
A

Des dispositifs complémentaires favorisant l'usage du bus et du covoiturage sont à l'étude afin d'assurer la fluidité de la circulation aux heures de pointe.

B

L'amélioration des échangeurs et de la desserte des zones d'activités par le réseau secondaire permettra d'éviter la dégradation des conditions de circulation sur cette section.

Conditions de circulation sans projet en 2030 (hypothèse de croissance de trafic basse)

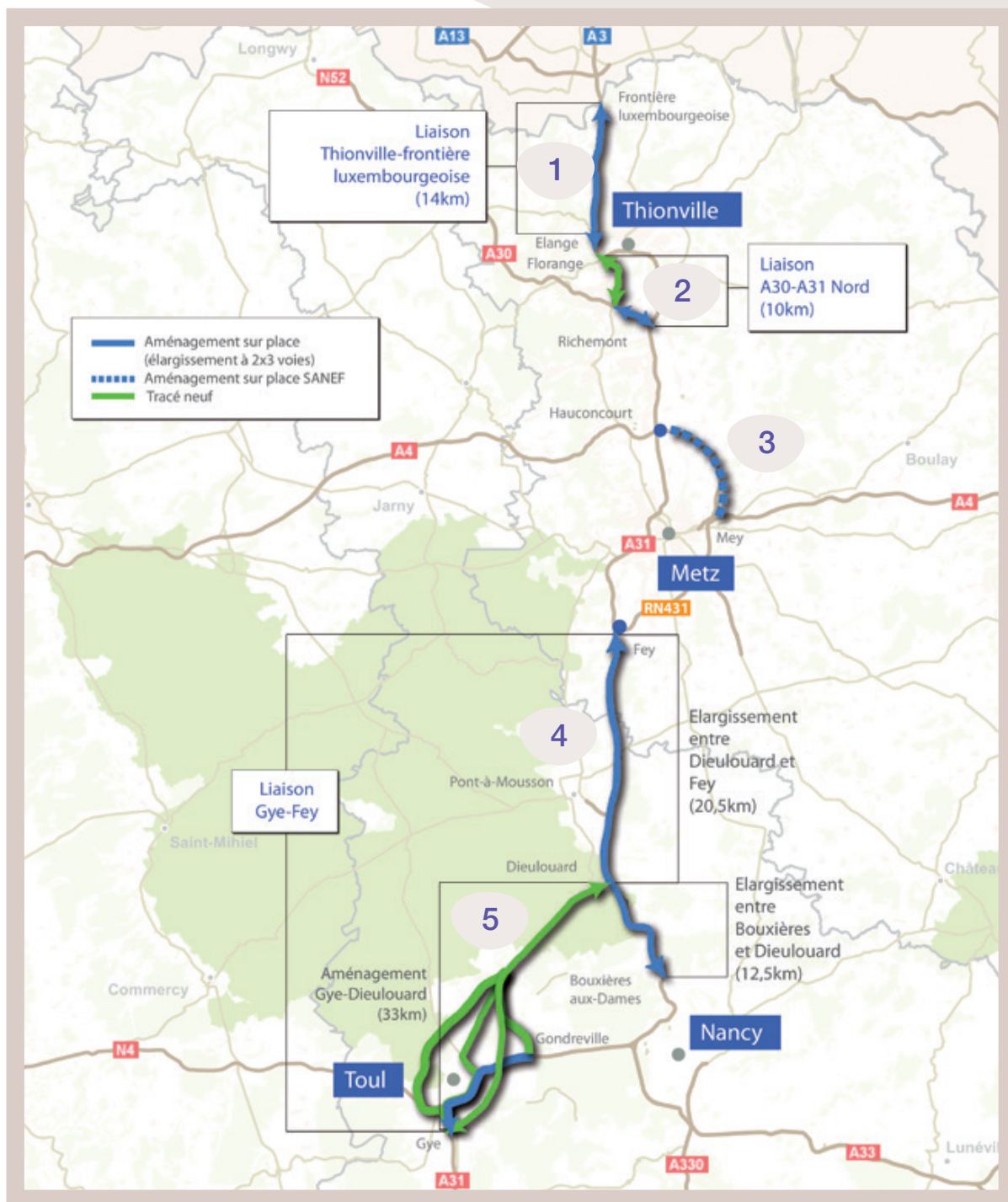


Conditions de circulation avec projet en 2030 concession partielle (hypothèse de croissance de trafic basse)





## Aménagements proposés dans le cadre du projet A31Bis



**1** Aménagement de l'A31 entre Thionville et le Luxembourg. Étude sur la possibilité d'une exploitation multimodale (dispositif favorisant les bus et le covoiturage).

**2** Réalisation de la liaison A30 A31 Nord qui soulagera la traversée de Thionville, notamment du trafic de transit.

**3** Mise à 2x3 voies de l'autoroute A4 au nord-est de Metz (hors projet A31Bis, réalisation par la SANEF), avec orientation du trafic de transit vers la rocade.

**4** Élargissement à 2x3 voies de l'A31 entre Bouxières et Féy.

**5** Création du Barreau Gye-Dieulouard, qui permettra de limiter la congestion dont souffre l'agglomération nancéienne. Au niveau de Toul, plusieurs options de passage sont étudiées en tracés neufs ou avec réutilisation partielle de l'A31, cette orientation étant privilégiée par le maître d'ouvrage.

# LES EFFETS DU PROJET A31BIS

## LES RÉPONSES AUX OBJECTIFS FIXÉS PAR L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

Les études de trafic mettent en évidence qu'en l'absence de projet, les difficultés de congestion actuelles iront nécessairement en s'aggravant. Avec le projet, les modélisations réalisées à l'horizon 2030 montrent des **conditions de circulations largement fluidifiées**, la capacité de l'infrastructure à absorber les pics de trafics aux heures de pointe et lors de bouchons saisonniers sera fortement améliorée. La région disposera alors d'une infrastructure performante qui assurera une bonne fluidité du trafic de transit européen nord-sud, tout en renforçant les capacités d'échanges interurbains et améliorant la traversée des principales agglomérations.

La réalisation du projet A31Bis apportera plus de **sécurité pour les usagers** en détournant le trafic de grand transit des sections les plus urbaines de l'A31 et en sécurisant les dépassements avec la création d'une 3<sup>ème</sup> voie de circulation. Les conditions d'intervention des **agents d'exploitation** seront améliorées.

## EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET NATUREL

Le projet A31Bis a été conçu de manière à **limiter les effets sur l'environnement humain, naturel et agricole**, en privilégiant les aménagements sur place et en améliorant l'insertion environnementale de l'autoroute sur les sections élargies.

Ces enjeux ont été identifiés sur l'ensemble de l'itinéraire : bruit, qualité de l'air, biodiversité, paysage, ressource en eau, activités agricoles et sylvicoles. Ces enjeux sont contrastés selon les sections et seront partagés avec le public lors du débat. Les dispositions nécessaires seront prises selon le principe « Eviter, Réduire, Compenser ».

Par ailleurs, le projet aura des effets positifs pour l'environnement sur les sections existantes : mise en œuvre de protections phoniques, rétablissement des continuités écologiques, améliorations des dispositifs d'assainissement...

## EFFETS SUR LE RAYONNEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

L'A31Bis renforcera l'attractivité du sillon lorrain. Elle facilitera le transport des marchandises et améliorera l'accessibilité aux zones d'emploi et aux zones résidentielles, ainsi qu'aux équipements publics régionaux (hôpitaux, universités...). Le projet facilitera les échanges avec le Luxembourg tout en assurant l'accessibilité des zones d'activités et logistiques.

Plus globalement, le projet A31Bis permettra d'accompagner l'ensemble des politiques d'aménagement et de développement portées par les collectivités territoriales et les acteurs économiques.





# LES MODALITÉS DE RÉALISATION DU PROJET

Le montant du projet varie entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros selon les différentes variantes d'aménagement. Ce montant nécessitera de mobiliser des financements publics et une contribution des usagers selon un équilibre à définir.

Trois scénarios de financement induisant des dates de mises en service très contrastées sont étudiés :

## Scénario « concession réduite »

La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire est envisagée 22 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.



## Scénario « Concession partielle »

La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire est envisagée 11 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.



## Scénario « Concession étendue »

La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire est envisagée 6 ans après la déclaration d'utilité publique du projet.



## Un projet concerté tout au long de son élaboration avec des moments clés

Débat public

Décision ministérielle

Études nécessaires à la déclaration d'utilité publique

Enquête publique

Déclaration d'utilité publique

Réalisation du projet



Concertation avec le public et les collectivités