

**A31 bis**

Contribution des sénateurs Véronique GUILLOTIN, Jean-François  
HUSSON, Philippe NACHBAR



2019 constitue une année charnière en matière de transport avec l'examen du projet de loi LOM - Loi d'orientation des Mobilités par le Parlement. Elle devra aussi être une année décisive pour l'avancée du projet A31bis. Face à l'urgence de la situation et afin de répondre aux besoins de mobilité des habitants et des entreprises du Sillon lorrain, il est aujourd'hui indispensable de construire des compromis intelligents entre les acteurs locaux et l'État. **Il faut donc œuvrer ensemble à la réalisation de ce projet sans plus attendre**, dans une logique multimodale, de transition écologique et de sécurisation du tracé. L'aboutissement définitif de ce projet relève également d'un enjeu d'attractivité pour le territoire régional.

Jean-François  
HUSSON

Plus largement, **l'A31 constitue un axe essentiel au fonctionnement des échanges entre plusieurs pays européens**. C'est pourquoi l'autoroute est inscrite au Réseau Transeuropéen de Transport et fait donc partie intégrante du corridor stratégique Mer du Nord-Méditerranée, aux côtés de la voie ferrée et de la Moselle canalisée. Le caractère vital du projet, déjà mentionné dans le premier rapport « Mobilité 21 » établi sous la présidence de Philippe Duron en 2013, a de nouveau été inscrit par le Conseil d'orientation des infrastructures en janvier 2018.

Véronique  
GUILLOTIN

Philippe  
NACHBAR

Compte-tenu de la logique de cet axe, où se superposent des flux de transit (15 à 25 %, en particulier des poids-lourds mais aussi des déplacements de touristes), des flux d'échanges et des flux de trafic local, **il est indispensable que la future infrastructure autoroutière soit pensée et réalisée de manière globale et indivisible**, de la frontière luxembourgeoise jusqu'à Toul (péage de Gye).

Sénateurs  
de  
Meurthe-et-Moselle

En effet, **le projet pose de manière très large la question des mobilités dans le Sillon lorrain**, à la fois corridor européen, support des flux transfrontaliers massifs et en progression (100 000 Lorrains travaillent aujourd'hui au Luxembourg ; ils seront 150 000 en 2035), double carrefour avec des axes est-ouest d'intérêts européen et national (Paris-Strasbourg) et, enfin, socle des mobilités pour les agglomérations concernées.

C'est pourquoi, conjointement à l'infrastructure autoroutière et dans une logique de synergie des projets, il est nécessaire de prendre en compte de manière globale et en interconnexion **les infrastructures ferroviaires**, aujourd'hui également soumises à une forte pression, ainsi que la voie d'eau, la réussite du **transport fluvial** de marchandises passant nécessairement par une massification des flux. Enfin, la **question du numérique** offre des perspectives d'innovation susceptibles d'aider à l'amélioration de la situation.

À l'horizon 2030, l'**augmentation du trafic** attendue sur l'infrastructure est de 20 % et de 15 % pour les poids-lourds. En parallèle, face à la progression rapide du **travail transfrontalier**, il est nécessaire d'anticiper l'extension de la zone d'attractivité luxembourgeoise, aujourd'hui englobant Metz et demain Nancy. Enfin, l'A31 accueillant une part importante de **trafic de marchandises** (13 à 25 % de poids-lourds), il convient également de bien mesurer les effets de la croissance attendue des plates-formes logistiques d'Athus et de Bettembourg<sup>1</sup>.

**Dans le Nord-lorrain**, les problématiques des flux nord-sud et des déplacements transfrontaliers dépassent largement le seul cadre de l'A31. La progression forte des déplacements professionnels et des flux de marchandises transfrontaliers implique alors de se projeter dans une réflexion territoriale, multimodale et prospective. En effet, les enjeux sont d'abord liés à la proximité d'Esch-Belval, polarité en fort développement, qui invite à dégager des solutions aboutissant à mieux connecter ces espaces entre eux (axe A30-RN52 et sa connexion avec le réseau grand-ducal). Cette perspective nécessite des échanges au meilleur niveau entre la France et le Luxembourg permettant de retenir une clé de répartition des financements originale et innovante, qui soit à la hauteur des enjeux de développement réciproque pour nos deux pays.

Par ailleurs, la réalisation d'une section à péage autour de l'agglomération de Thionville, ne sera pas sans conséquence sur le report sur l'A30 et l'ensemble du réseau secondaire déjà saturés du trafic de transit poids Lourds comme d'un certain nombre de travailleurs frontaliers. Le projet Interreg MMUST, auquel participe l'Etat, offrira prochainement des réponses quant aux impacts du phénomène transfrontalier sur le réseau secondaire à horizon 2030 et 2040. Comment ces perspectives seront-elles prises en compte dans une vision prospective du projet ? La concertation doit être élargie à la Meurthe-et-Moselle Nord et à nos voisins européens.

**Dans le Sud-lorrain**, où l'enjeu du travail frontalier est certes moins prégnant mais en progression, la question des flux transfrontaliers se focalise sur le transit international (transport de marchandises et touristes). À cela s'additionnent des enjeux propres au Bassin des mobilités du Sud Meurthe-et-Mosellan qu'il est nécessaire de prendre en compte dans les meilleurs délais. En effet, cet espace concentre 75% de trafic local.

Le projet A31bis, attendu après 2030, ne doit pourtant pas encore différer la mise en œuvre de solutions aux problèmes touchant les espaces urbanisés traversés par l'A31 au nord de l'agglomération de Nancy. En effet, le tronçon compris entre Frouard et Laxou supporte des flux nationaux et internationaux. Il ne relève donc pas seulement de problématiques d'agglomération et pour cette raison, ne doit pas être inféodé au projet A31bis. Ainsi, **il est attendu de l'État un engagement rapide** proposant des interventions sur cette portion routière n'affectant pas l'environnement naturel, et permettant de garantir la **sécurité des usagers ainsi que la fluidité et la réduction des impacts sonores**.

A ce titre, l'Etat doit, conformément à ses engagements, lancer sans attendre la construction de murs anti-bruit au droit des communes de Champigneulle et de Maxéville. La réduction de la vitesse à 70km/h, de la sortie de Bouxières-aux-Dames à l'échangeur « origine », ainsi que le passage de 110km/h à 90km/h sur le plateau

---

<sup>1</sup> Ce qui n'a pas été pris en compte dans les modélisations du CEREMA pour le compte de la DREAL Grand Est.

permettant une meilleure régulation du trafic, doivent également être appliqués.

Il est par conséquent inconcevable que l'aménagement sur place se fasse au détriment des riverains.

De ce fait, l'hypothèse de la mise à quatre voies sur la section entre Frouard et l'échangeur de Malzéville doit être écartée. Elle « tombe » d'elle même .

Par ailleurs, l'agglomération de Nancy constitue un **nœud autoroutier**. La résolution des problèmes de l'A31 ne pourra donc se faire sans prendre en compte les trafics de l'A33, de l'A330, et des RN 57 et 59 ni sans mener une réflexion sur les axes secondaires du Bassin nancéen (contournement Est de l'agglomération D 674 - D83 - D332, axe D331-974 Ludres-Colombey) qui sont essentiels au bon fonctionnement des mobilités métropolitaines et à la connexion à l'autoroute.

Plus spécifiquement, **une réflexion sur la hiérarchisation et la spécialisation des échangeurs** du Bassin nancéen est à imaginer, en particulier le n°25 à Belleville, le n°6 à Ludres et l'échangeur « origine » n°18 à Laxou. Ce dernier supporte en effet l'essentiel des échanges A31-A33 ; or, il est aujourd'hui sous-dimensionné pour accueillir ces flux ainsi que les déplacements locaux. Au nord et au sud, une attention particulière doit être portée afin de répartir les flux entre ces trois échangeurs, permettant aux véhicules venant de Metz ou de Strasbourg et d'Épinal de shunter l'échangeur de Laxou pour rejoindre l'A31 à Gye ou à Colombey-les-Belles.

L'ensemble de ces solutions pourrait permettre **une amélioration sensible et à court terme** des difficultés actuelles. Elles sont le **préalable indispensable** à l'engagement des réflexions approfondies sur le projet A31bis à l'issue de la concertation.

**Les 3 variantes soumises à la concertation** ont toutes les trois, pour des raisons différentes, des limites qui ne les rendent pas pleinement satisfaisantes :

- Consommation du foncier agricole pour la solution barreau Toul-Dieulouard
- Proposition complexe et coûteuse pour la liaison inter urbaine Toul-Dieulouard,
- Pollution de l'air et pollution sonore générant de trop fortes nuisances sur la qualité de vie des riverains pour l'aménagement sur place.

Enfin, dans une vision territoriale prospective, le renforcement du rayonnement métropolitain de Nancy et la proximité au Sud Ouest d'espaces de faible densité vont nous obliger à changer l'échelle de nos pratiques d'aménagement du territoire. Cette réflexion doit désormais prendre en compte l'ensemble de l'archipel métropolitain articulé autour de Nancy, Pont-à-Mousson, Toul et Lunéville.

Val et Terres de Lorraine, labellisés Territoires d'Industrie, devront être accompagnés pour se tourner vers une économie décarbonée. Les importants gisements fonciers de ce grand périmètre nous imposent de travailler à une vision prospective pour en renforcer l'attractivité.

Nous devons envisager pour ce « grand espace métropolitain », avec en son cœur le Massif de Haye, désormais classé en Forêt de Protection, une mutation vers l'Industrie du XXIème siècle, et proposer, sur ces bases, de nouvelles dynamiques de développement économique et de solidarités.

**L'enjeu du projet A31bis déborde du cadre strict de l'aménagement autoroutier.** Le projet doit inévitablement prendre en compte l'ensemble des solutions de transport et de mobilité actuelles et pour demain. Ainsi, cette stratégie doit permettre, à terme, de réduire significativement la part modale routière individuelle pour privilégier les autres modes de transport.

Il s'agit d'abord du **transport ferroviaire**, mode de déplacement sécurisé, écologique et d'avenir, qu'il faudra renforcer en offrant, dans un premier temps, plus de places à bord des trains puis, dans un second temps, plus de trains, et ce de Luxembourg jusqu'au Sud-lorrain.

Il s'agit également d'améliorer ou de créer les conditions d'une augmentation significative de **l'offre de transport par autocars interurbains et de covoiturage**. Ces deux solutions alternatives à la voiture individuelle, moins coûteuses et plus rapides à mettre en place, pourront bénéficier d'une voie dédiée sur la nouvelle infrastructure. Enfin, **des solutions innovantes**, parfois expérimentées par ailleurs, sont à intégrer dans les réflexions (gestion dynamique de la vitesse, contribution des transits internationaux ?...).

Toutefois, face aux atermoiements qui ont régulièrement retardé le projet dans les décennies passées, **ces interrogations ne doivent plus geler l'avancée d'un projet attendu et indispensable** pour répondre à la fois aux problèmes de mobilité quotidienne des citoyens et au positionnement de la Lorraine à l'échelle européenne. Les limites des variantes soumises à la concertation doivent être dépassées par **la recherche d'arbitrages intelligents avec l'ensemble des acteurs territoriaux du parcours**.



**Véronique GUILLOTIN**



**Jean-François HUSSON**



**Philippe NACHBAR**