

Déclaration commune des élus du Grand Est concernant l'A31 bis

L'A31 est une infrastructure vieillissante, construite entre 1960 et 1970, qui ne répond pas aux normes environnementales et sociétales actuelles. Face à une forte intensification de son utilisation et à la diversité des types de trafic qu'elle supporte, elle est confrontée à des problèmes croissants de saturation, à des conditions d'accidentologie aggravées par l'implication plus élevée des poids lourds et à un rejet croissant de la part des riverains particulièrement exposés aux nuisances sonores.

Cette infrastructure routière joue un rôle majeur dans l'organisation des flux internes au Sillon Lorrain, et plus largement à l'échelle européenne en tant qu'itinéraire stratégique du Réseau Trans-Européen de Transports le long de l'Euro-Corridor reliant la Mer du Nord à la Méditerranée.

Son utilisation en tant qu'itinéraire de grand transit européen pour les poids lourds et d'échanges transfrontaliers est renforcée par l'existence de redevances poids lourds dans les 4 pays frontaliers du Grand Est, et par sa situation transfrontalière avec le Grand-Duché de Luxembourg, dont le dynamisme économique génère des flux quotidiens de forte densité.

Les simulations de trafic qui ont été réalisées à différents horizons temporels indiquent toutes que les conditions de circulation vont se dégrader de manière significative dans les prochaines années sur l'ensemble des secteurs, et en particuliers sur la section frontalière de l'infrastructure au regard des projections de croissance de l'économie Luxembourgeoise.

La dégradation des conditions de circulation sur l'A31 conduit déjà, et conduira encore davantage à l'avenir, au report des automobilistes sur le réseau routier secondaire, dont les caractéristiques ne permettent pas d'accueillir cet afflux d'utilisateurs dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisantes.

Le développement de l'offre de transports alternatifs pour les voyageurs, notamment ferroviaire et routière, mis en œuvre au cours des dernières années n'est, malgré son ampleur, pas en capacité d'assurer la prise en charge d'une part suffisante des nouveaux utilisateurs pour permettre une certaine fluidification du trafic sur l'A31.

Face à ces constats et à l'impérative nécessité de traiter cette situation, le projet d'A31bis a été inscrit dès 2011 dans le Schéma National des Infrastructures de Transports, puis repris dans la liste des projets prioritaires identifiés par la Commission Mobilité 21 en 2013. Cette confirmation a permis l'engagement d'un Débat Public dont le bilan a conduit le Ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer à retenir le principe d'un aménagement progressif

de l'ensemble de l'itinéraire de Gye à la frontière luxembourgeoises et l'engagement des études préalables à l'obtention de la DUP.

Le 1^{er} février 2018, le Conseil d'Orientation sur les Infrastructures a identifié le projet d'A31bis parmi les projets prioritaires dans son rapport. Les élus du Grand Est partagent le caractère d'urgence souligné par le COI concernant la mise en œuvre de ce projet et portent une vision commune des enjeux auxquels il doit nécessairement répondre:

- Apporter une solution globale sur l'ensemble de l'itinéraire répondant aux **enjeux d'aménagement du territoire** liés aux fonctions métropolitaines du Sillon Lorrain et à la situation transfrontalière du Nord de la Moselle,
- Proposer une **hiérarchisation des mesures à mettre en œuvre** pour traiter immédiatement les situations d'urgence, **tout en préservant le caractère global du parti d'aménagement et son évolutivité** face aux évolutions de la demande et aux ruptures technologiques attendues du développement de la mobilité décarbonnée,
- **Intégrer une dimension multimodale** pour que cette infrastructure soit le **vecteur d'une mobilité ouverte à tous** et soit porteuse des solutions actuelles et futures de mobilité alternative.
- Permettre **l'amélioration de la sécurité et de la sûreté** des usagers de la route, en cohérence avec les politiques nationales menées en la matière,
- **Améliorer la qualité de service** fournie aux usagers par le développement ciblé de la capacité et une **utilisation plus efficiente** des infrastructures existantes, notamment par le développement de la régulation dynamique des trafics,
- Porter au plus haut les mesures de protection qui **réduiront les impacts actuels de l'infrastructure sur l'environnement et sur les habitants**, riverains de l'équipement,
- **Accompagner la création de valeur économique sur le territoire**, notamment en lien avec le développement de l'activité des ports de la Moselle et en réduisant les pertes de temps utile liées à la congestion routière.

Pour cela, les élus du Grand Est s'engagent pour l'accompagnement du développement des solutions alternatives au transport routier dans une logique intégrée de complémentarité multimodale au sein de l'Euro-corridor qui se traduira concrètement :

- par le développement des plates-formes logistiques multimodales de la Moselle dans le cadre de la nouvelle gouvernance portuaire,
- par le renforcement de l'épine dorsale que constitue le réseau TER suivant la trajectoire de développement définie de manière coordonnée avec le Grand-Duché de Luxembourg aux horizons 2022 et 2028,
- par le renforcement des modes de transport permettant le rabattement des voyageurs sur cette épine dorsale dans les agglomérations de Metz, Nancy et Thionville.

En conséquence, les élus du Grand Est attendent de l'Etat :

- Le partage d'un projet global et multimodal ambitieux visant à améliorer les conditions de la mobilité des hommes et des marchandises, et à favoriser un développement équilibré des territoires,**
- Un engagement ferme et ambitieux à la hauteur de l'enjeu national que représente le projet d'A31bis dans le volet programmatique de la loi d'orientation sur les mobilités,**
- La confirmation d'une réalisation des aménagements à court terme sur l'ensemble du projet A31bis,**
- La mise en avant des fonctionnalités européennes de ce projet global visant à la mobilisation prioritaire des crédits européens prévus pour le développement du réseau RTE-T au sein de l'Union,**
- L'engagement d'échanges bilatéraux internationaux avec le Grand-Duché de Luxembourg afin d'acter un accompagnement financier des différentes composantes du projet contribuant directement au développement économique de ce pays voisin,**
- La mise en place d'expérimentations, dans le cadre d'une différenciation territoriale liée notamment aux caractéristiques transfrontalières de la Région Grand Est, visant à mettre en place de nouvelles ressources financières permettant aux collectivités de contribuer à la mise en œuvre de ces projets.**