



**PRÉFET
DE LA MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD

RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE

Réunion publique thématique n°3 : l'élargissement à 2x3 voies au Nord de Thionville et la mise en concession

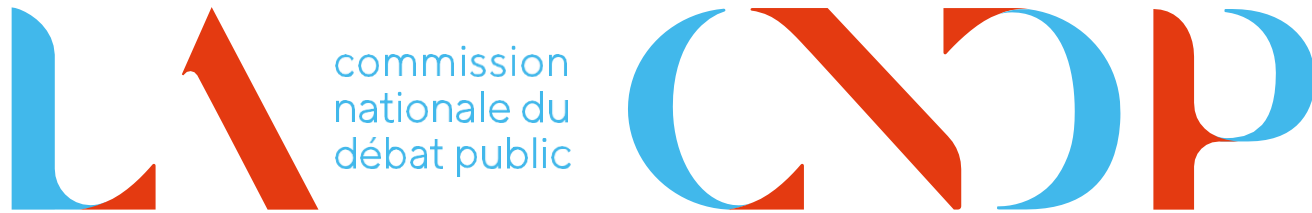
Espace socio-culturel, Kanfen
12 décembre 2022



**PRÉFET
DE LA MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Laurent TOUVET
PREFET DE LA MOSELLE



MA PAROLE A DU POUVOIR



La CNDP défend un droit :

“

Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

”

Article 7 de la Charte de l'Environnement
– rendue constitutionnelle en 2005

Les 6 principes de la CNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative

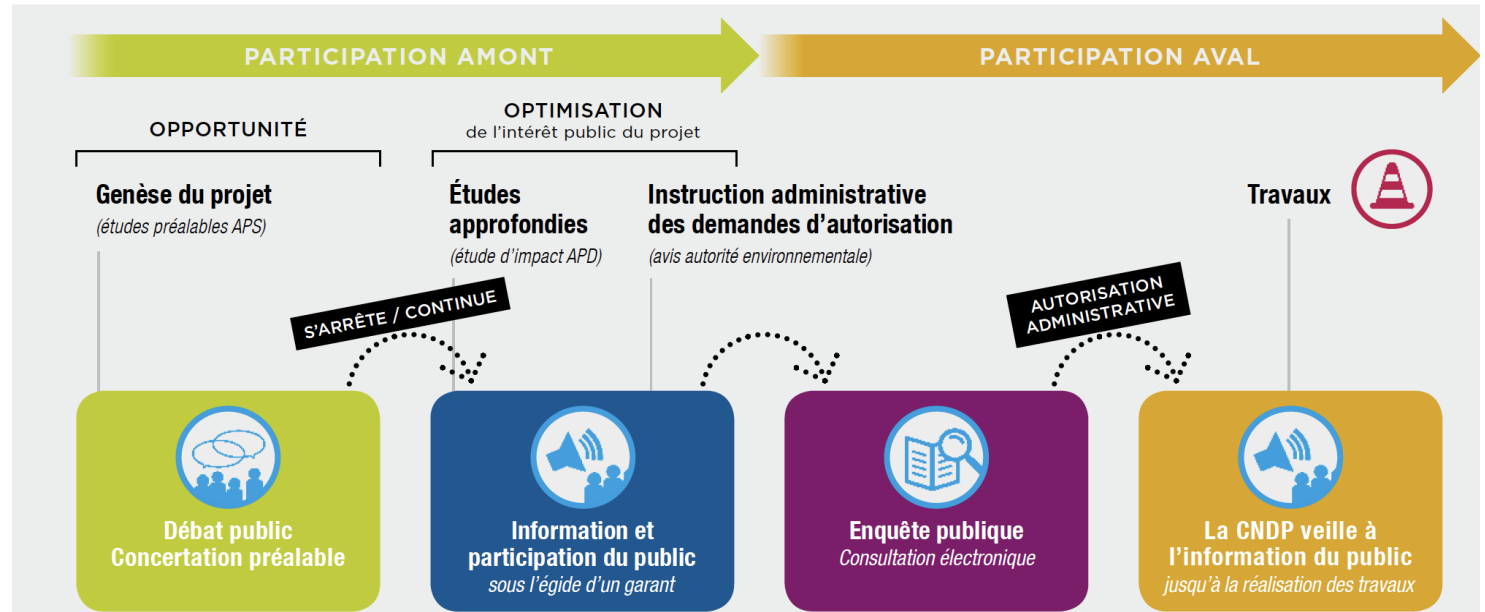


ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Un droit qui sert à quoi ?



Aurélie PICQUE

MODÉRATRICE

Présentation de la tribune

- **M. Laurent TOUVET**, préfet de la Moselle
- **M. Thierry HEGAY**, sous-préfet de l'arrondissement de Thionville
- **M. Hervé VANLAER**, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Grand Est
- **M. Paul BOUZID**, service transports, DREAL Grand Est
- **M. Jean RICARD**, chef de bureau, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité

Déroulé de la réunion

Introduction – *20 min*

Exposé – *30 min*

Echanges avec le public – *1 h*

Conclusion – *10 min*

Les règles du jeu



- Lever la main pour demander la parole
- Attendre d'avoir le micro pour parler (les réunions sont enregistrées)
- Se présenter avant de prendre la parole
- Interventions ou questions courtes (3 minutes) et réponses synthétiques, afin que tout le monde puisse s'exprimer
- Toutes les questions appellent une réponse (contrairement à l'expression des points de vue)



**PRÉFET
DE LA MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Paul BOUZID
DREAL GRAND EST

Plan de la présentation

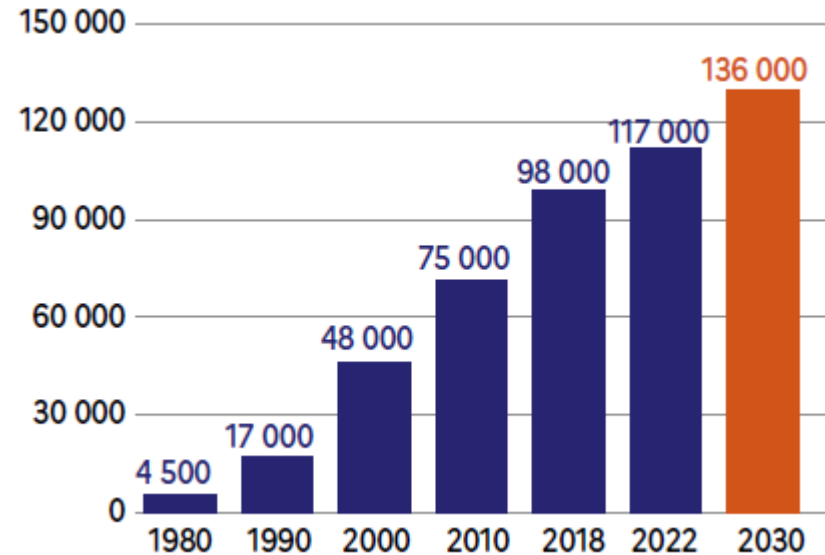
- 1** Présentation du projet A31 Bis
- 2** Principe de l'élargissement à 2x3 voies de l'A31 au Nord de Thionville
- 3** La mise en concession de l'infrastructure

1

Le projet A31 Bis

Une croissance des déplacements à absorber par plusieurs moyens

- La croissance du nombre de travailleurs frontaliers (plus de 100 000 dans le Nord Lorrain en 2030)
- Le développement économique du Nord Lorrain
- L'augmentation du nombre d'actifs plus importante que celle de l'emploi



Évolution du nombre de travailleurs transfrontaliers (STATEC)

Un projet qui s'inscrit dans une politique de mobilité multimodale

Pour le transport de voyageurs :

- **L'augmentation de l'offre ferroviaire** d'ici à 2030 : de 9 000 à 22 000 places assises par jour et par sens
 - Financement paritaire des investissements entre la France et le Luxembourg (**accord intergouvernemental de 2018**)
- Création de **voies de bus à haut-niveau de service sur le réseau secondaire** par le Département de la Moselle
- **Réalisation d'un schéma directeur des parkings-relais et des bus à haut-niveau de service** dans le Nord-lorrain en lien avec le Pôle métropolitain frontalier
- Transformation de la bande d'arrêt d'urgence en **voie réservée aux transports en commun** en plus de la mise à 2x3 voies sur l'A31 Bis.

Un projet qui s'inscrit dans une politique de mobilité multimodale

Pour le transport de marchandises :

▪ Le renforcement de l'offre ferroviaire

- L'objectif national de doubler la part nationale du fret à l'horizon 2030 (loi d'orientation des mobilités et plan de relance)
- Développement de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou
- Consolidation des capacités aux heures de pointe

▪ Le développement de ports de la Moselle

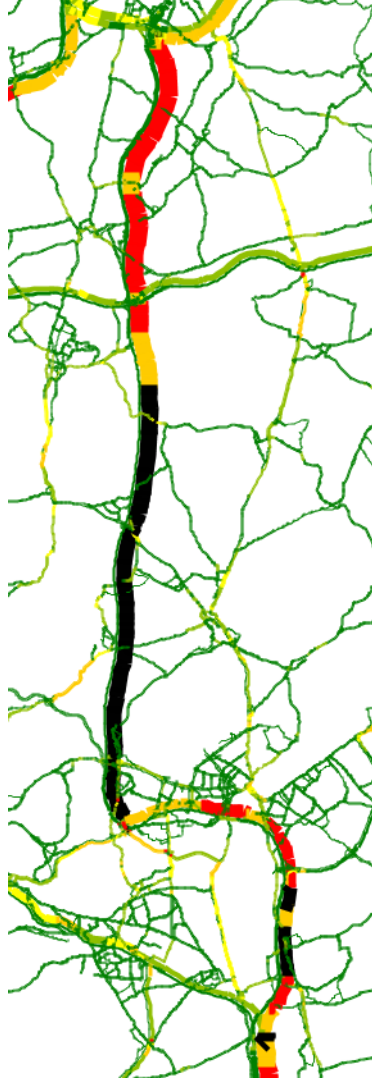
▶ Une politique ambitieuse de développement de modes alternatifs qui ne peut répondre à tous les besoins actuels et futurs

Une croissance des déplacements à absorber

La réserve de capacité en 2030



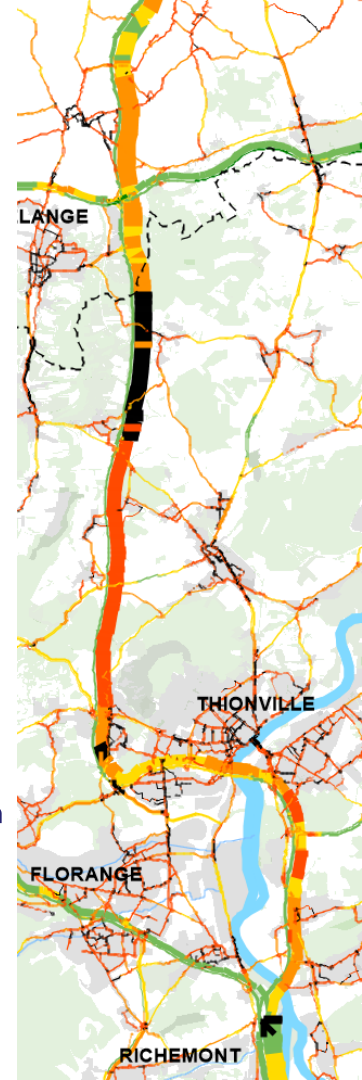
En jaune : faible
En rouge : nulle
En noir : dépassée



Vitesses moyennes des véhicules lors de la période de pointe du matin en 2030



En noir : <30 km/h
En rouge : 30-50 km/h
En orange : 50-70 km/h
En jaune : 70-90 km/h
En vert : 90-110 km/h



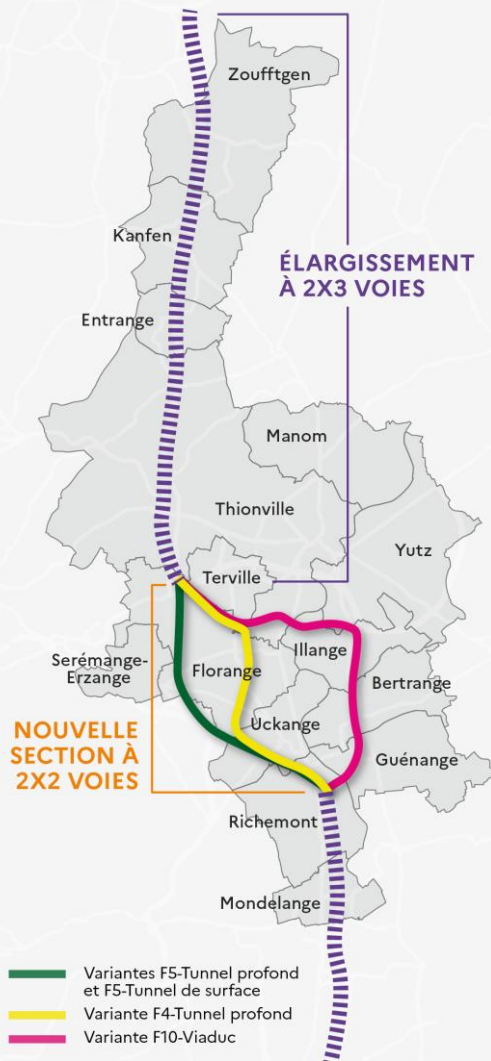
Les objectifs du projet A31 Bis



- **Améliorer les déplacements** dans le sillon lorrain
- Mettre l'infrastructures aux **normes environnementales** en vigueur
- **Renforcer la sécurité** des usagers et du personnel d'intervention
- Contribuer au **développement économique du territoire** tout en prenant en compte l'impératif climatique
- Promouvoir les **mobilités alternatives** à la voiture individuelle sur l'infrastructure autoroutière

Les aménagements envisagés

- Un élargissement à **2x3 voies** avec la transformation de la bande d'arrêt d'urgence en **voie réservée aux transports en commun**
- 4 variantes à **2x2 voies** en tracé neuf de l'échangeur de Richemont à celui de l'Etoile à Thionville
- La **mise en concession** de l'ensemble du secteur



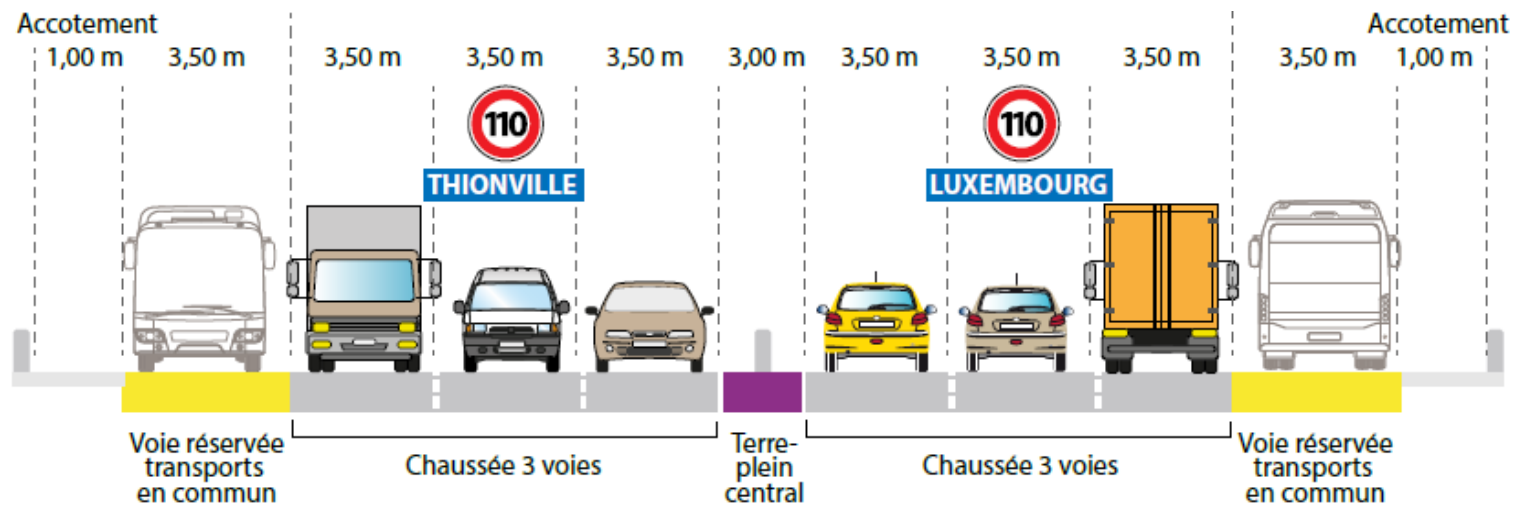
2

L'élargissement à 2x3 voies de l'A31 au Nord de Thionville

Élargissement au nord de Thionville

- La mise à 2x3 voies
- Une voie réservée aux transports en commun sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence qui offrira un corridor pour des bus à haut-niveau de service

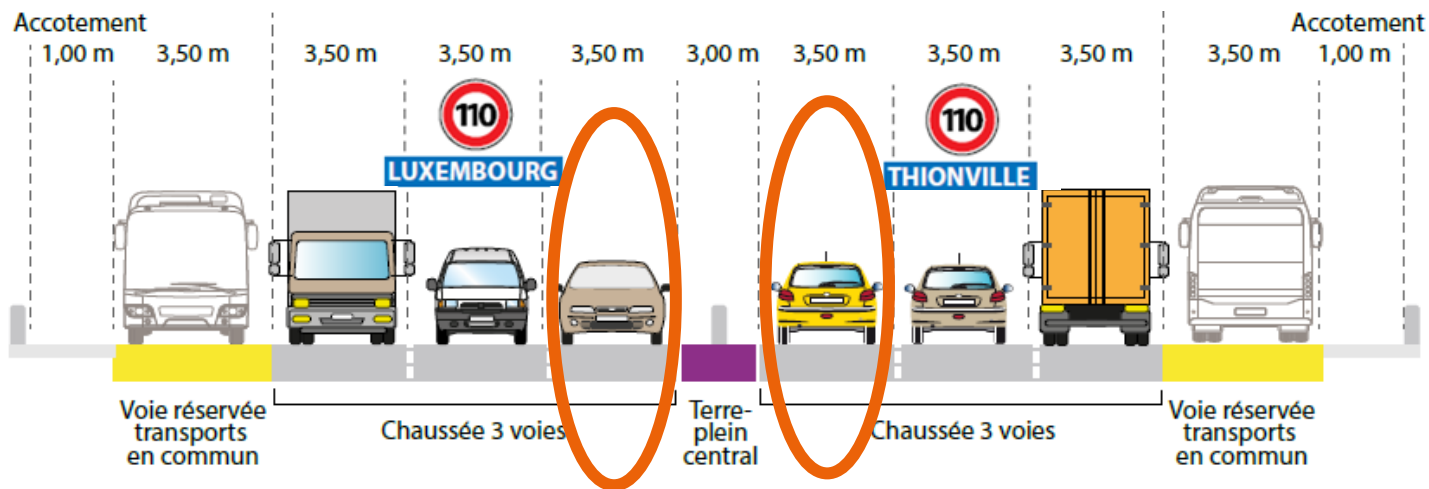
Exemple de profil en travers d'une section élargie



Les aménagements au Grand Duché du Luxembourg : élargissement de l'A3

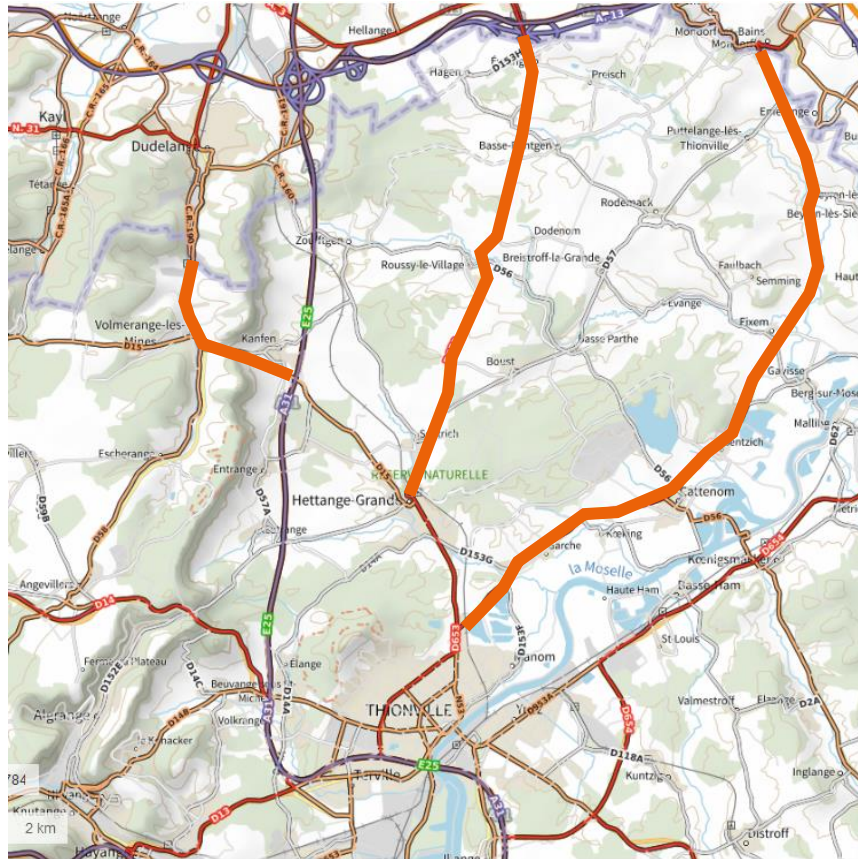
- La mise à 2x3 voies avec l'une des voies affectées au covoiturage
- Une voie réservée aux transports en commun sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence qui offrira un corridor pour des bus à haut-niveau de service

Exemple de profil en travers d'une section élargie de l'A3 luxembourgeoise



Voies de covoiturage

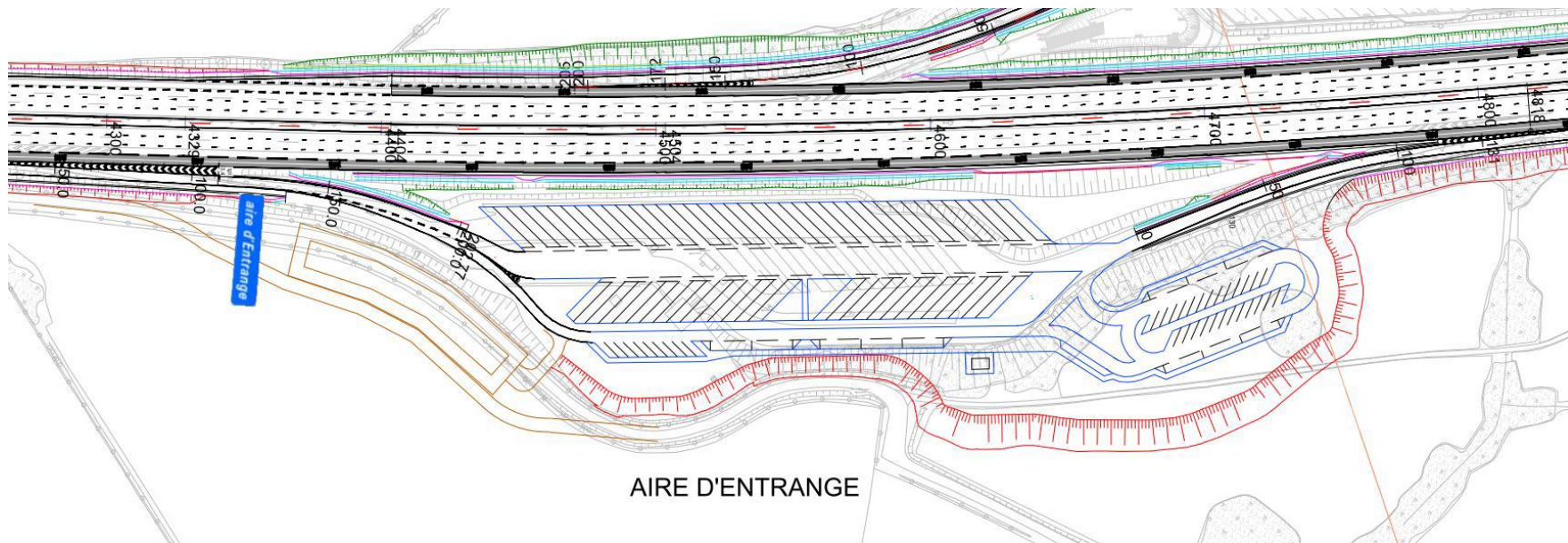
La nécessité d'aménager des voies réservées et des parkings-relais



- **Corridors pour cars à haut niveau de service** prévus par le Département de la Moselle
- **Schéma des corridors pour cars et des parkings relais** prévu en 2023 en lien avec le Pôle Métropolitain Frontalier

Le réaménagement de l'aire d'Entrange

Aménagements visant une réhabilitation complète de l'aire avec augmentation de l'offre de stationnement pour les poids lourds (64 places visées contre 15 places actuellement).



3

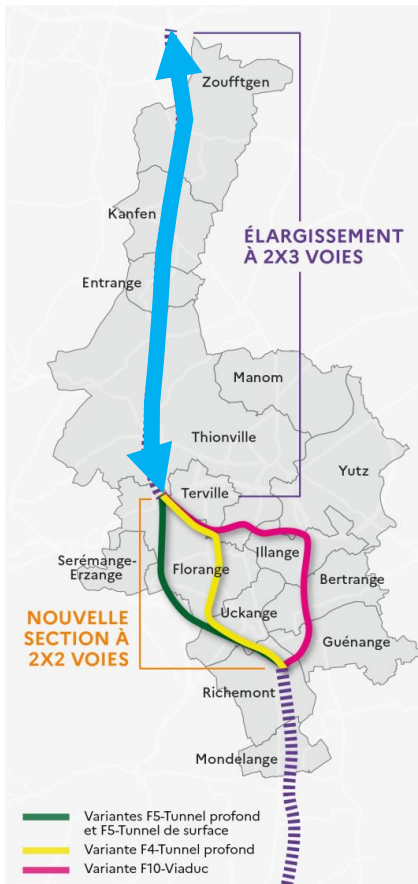
La mise en concession

Le choix de la mise en concession

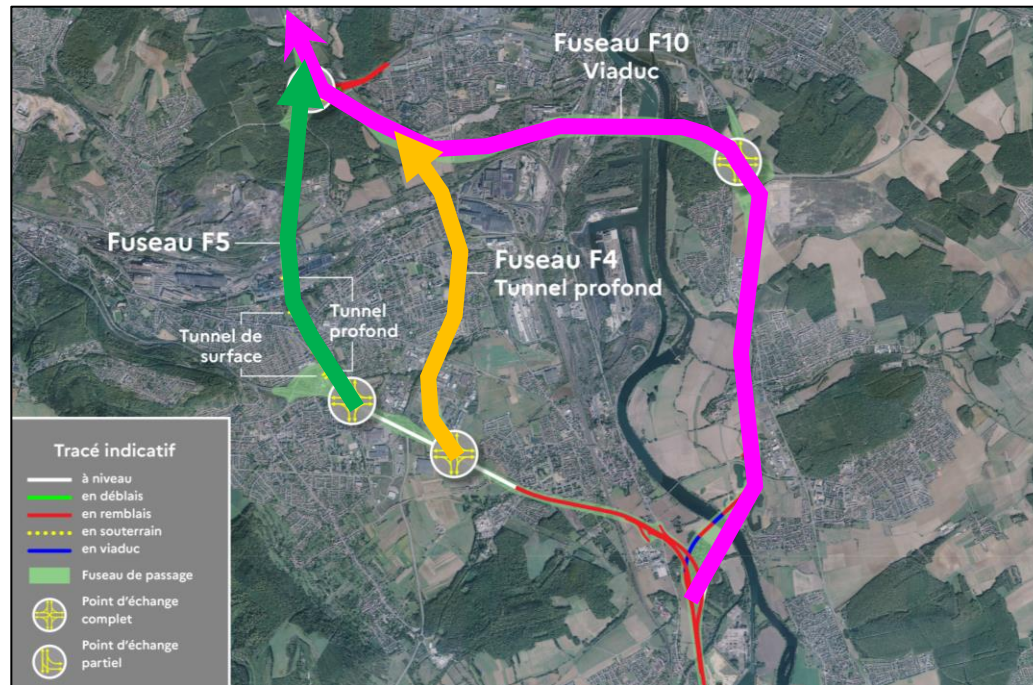
Objectifs :

- Mobilisation des financements pour le projet
- Réponse à l'urgence
- Financement des aménagements par les usagers plutôt que par le contribuable

Le périmètre de la concession



Zones soumises au péage

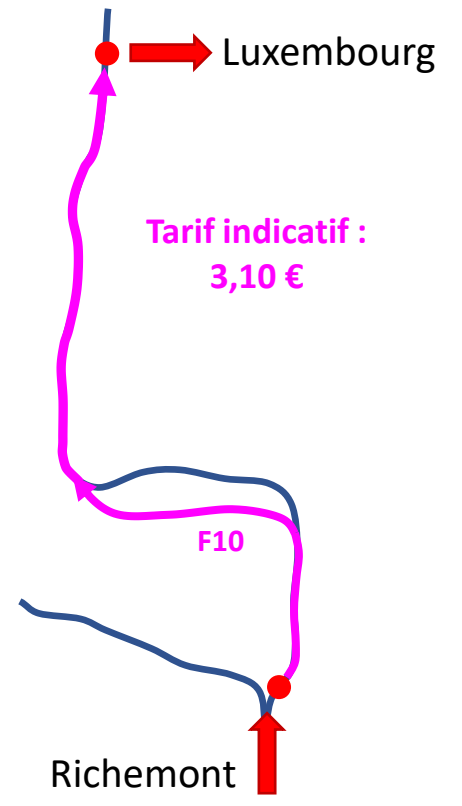
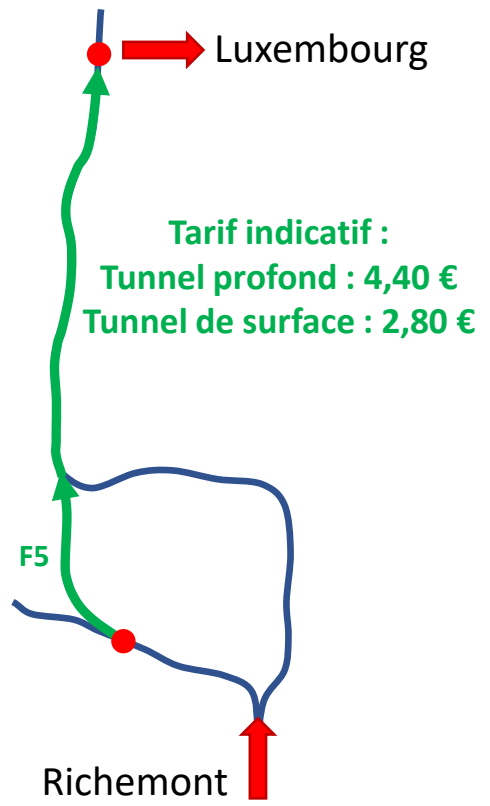
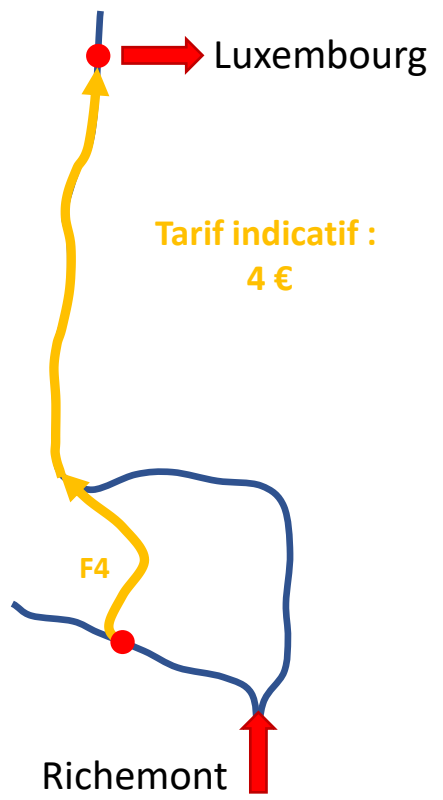


Simulations de prix du péage

Simulation de prix du péage

(Hypothèses – estimations 2022)

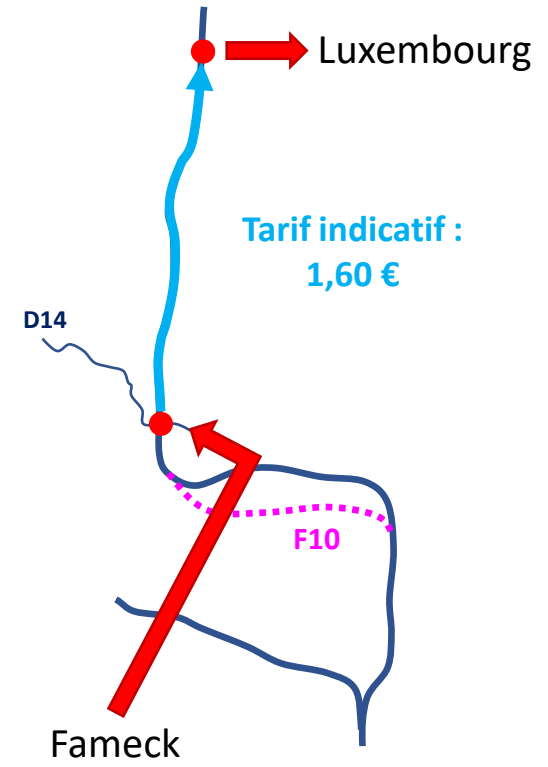
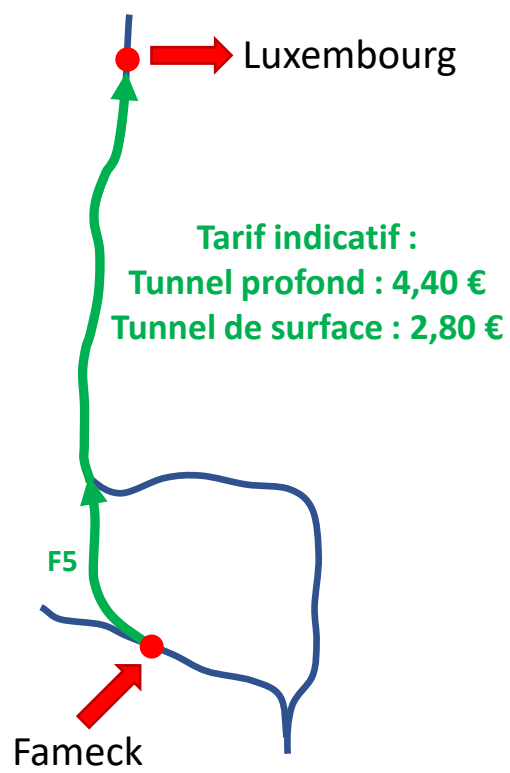
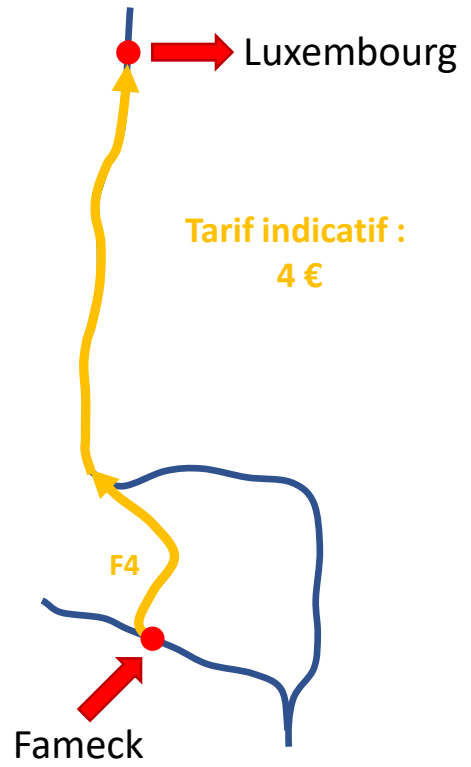
Trajet Metz → Luxembourg



Simulation de prix du péage

(Hypothèses – estimations 2022)

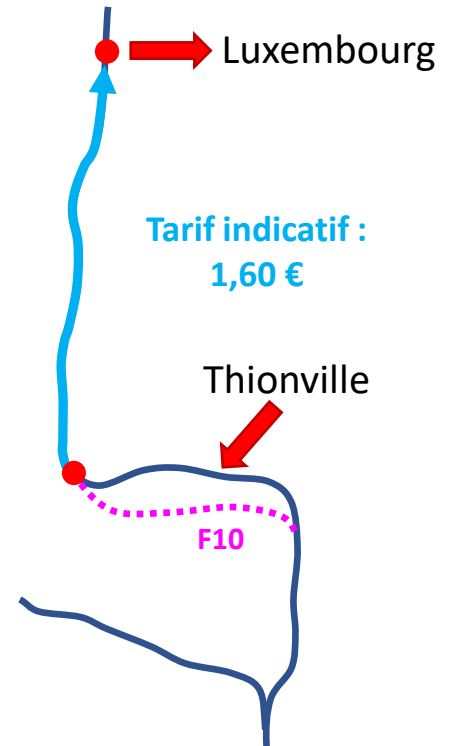
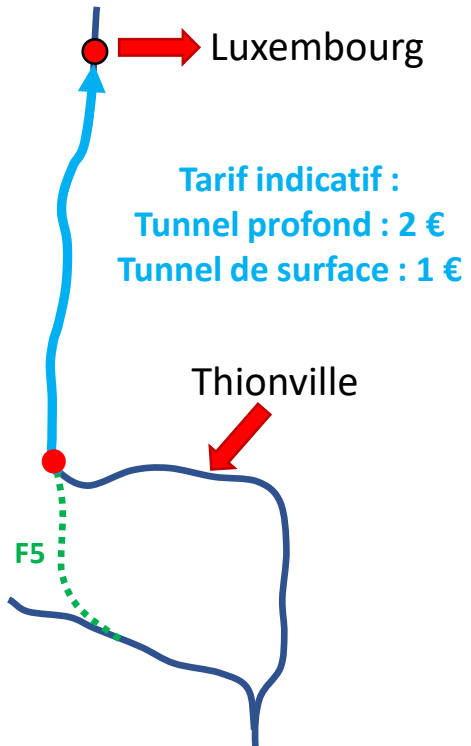
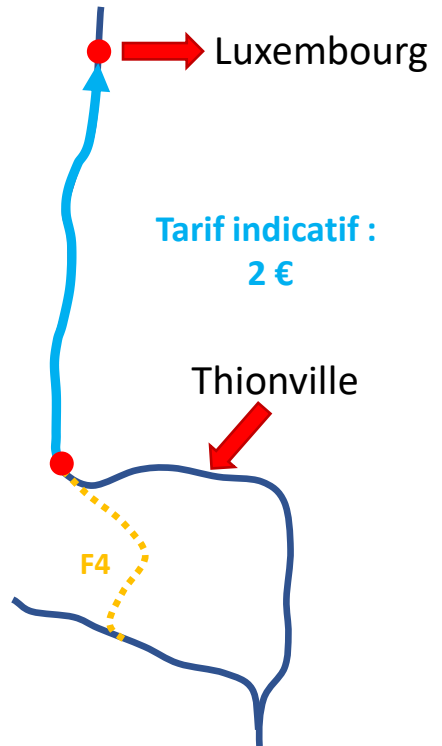
Trajet Fameck → Luxembourg



Simulation de prix du péage

(Hypothèses – estimations 2022)

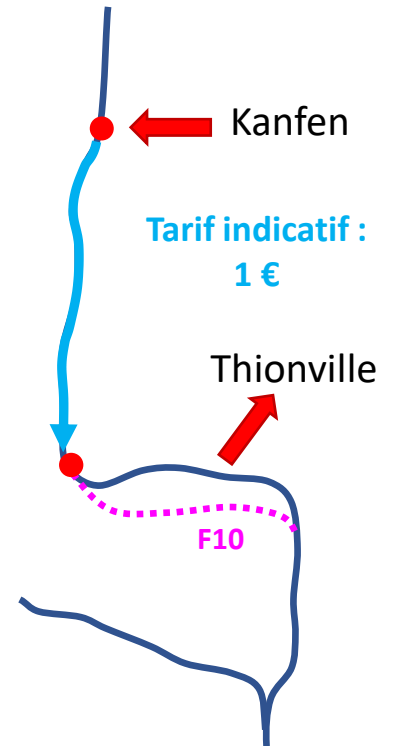
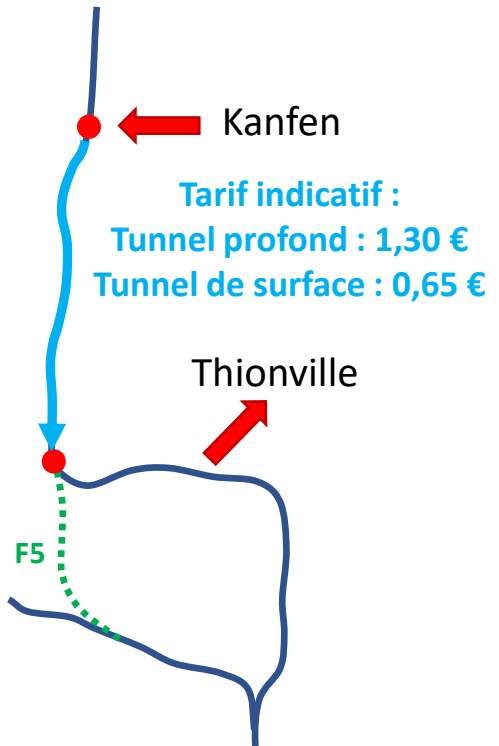
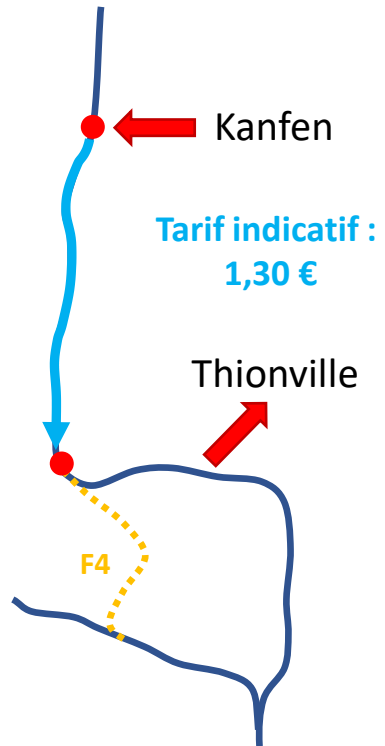
Trajet Thionville → Luxembourg



Simulation de prix du péage

(Hypothèses – estimations 2022)

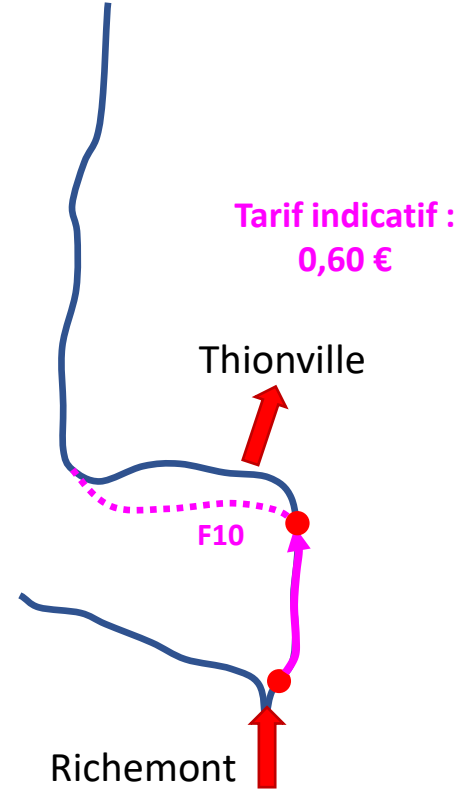
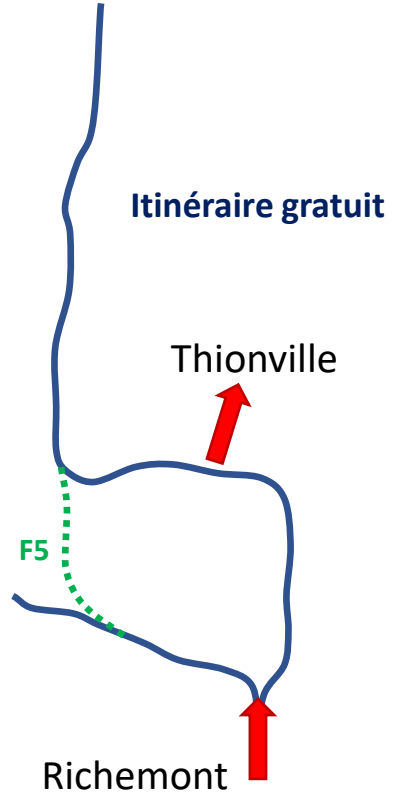
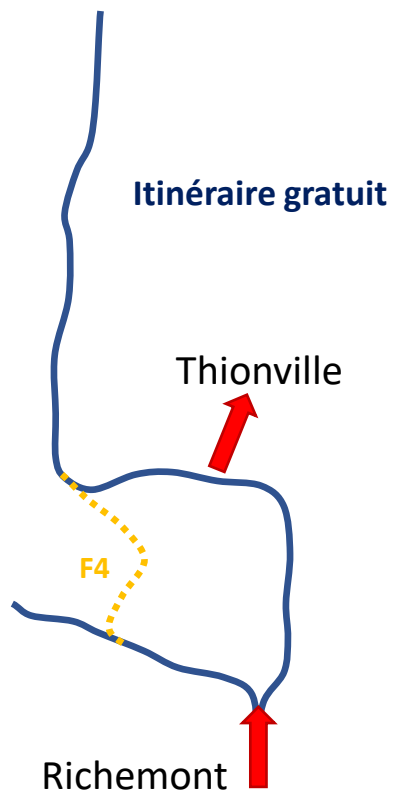
Trajet Kanfen → Thionville



Simulation de prix du péage

(Hypothèses – estimations 2022)

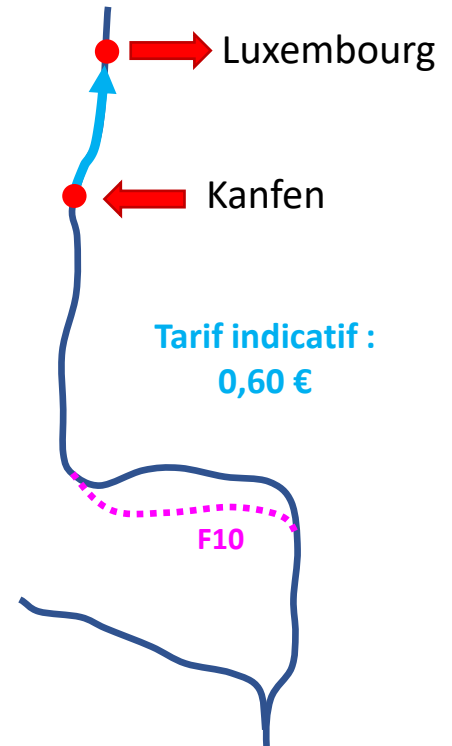
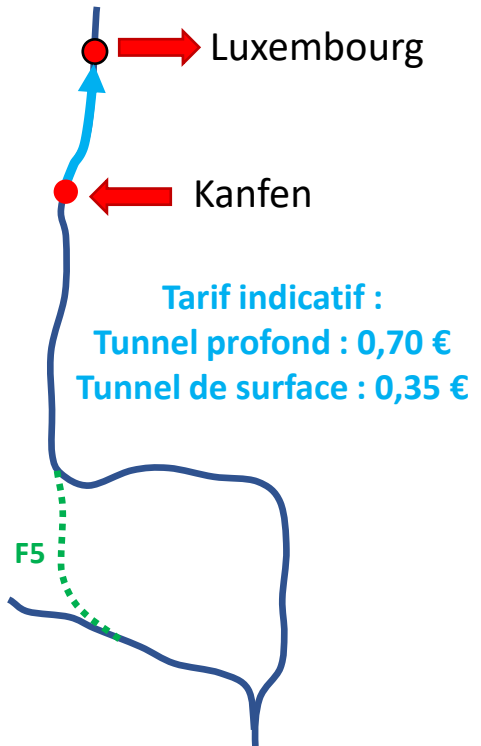
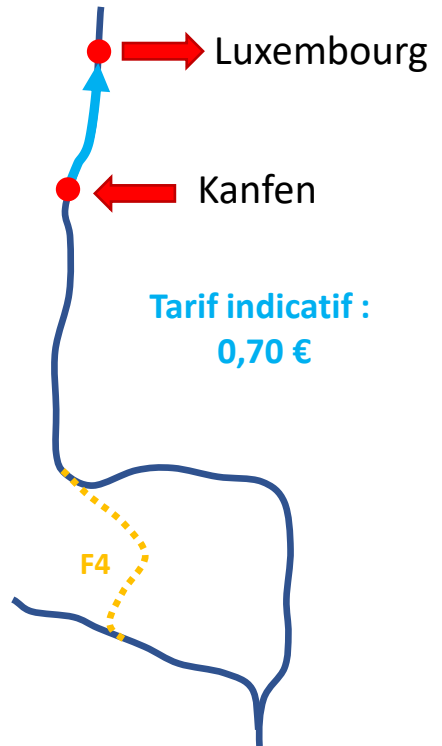
Trajet Metz → Thionville



Simulation de prix du péage

(Hypothèses – estimations 2022)

Trajet Kanfen → Luxembourg





**PRÉFET
DE LA MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Jean RICARD

Direction générale des infrastructures,
des transports et des mobilités

Qu'est-ce qu'une concession ?

- Un mécanisme de **délégation par l'Etat de la maîtrise d'ouvrage d'un projet à un concessionnaire**
 - Le concessionnaire devra financer, concevoir, construire, entretenir, exploiter et maintenir l'ouvrage concédé, **à ses frais, risques et périls** (en particulier le risque trafic) pendant la durée de la concession
 - **En contrepartie** : le concessionnaire pourra percevoir auprès des usagers **un péage dont le tarif sera régulé** par le contrat de concession
- Une sélection par **appel d'offres**, au regard de critères environnementaux, financiers et techniques
 - Les candidats élaborent des offres qui déterminent les modalités techniques précises, le coût des travaux, le niveau des péages, le montant de subvention, etc.
- Un contrat de long terme (classiquement 55 ans)

Grandes étapes de la procédure de mise en concession

- **Phase candidature**
 - Avis de concession
 - Réception des candidatures
 - Analyse et admission des candidatures
- **Phase offre**
 - Envoi du dossier de consultation des entreprises
 - Élaboration des offres par les candidats
 - Réception des offres
 - Analyse des offres et négociations
 - Désignation du concessionnaire attributaire pressenti
- **Phase administrative**
 - Avis de l'Autorité de Régulation des Transports
 - Avis du Conseil d'État

Flux libre

- Le péage en flux libre (free flow) est un système de péage dématérialisé qui supprime les barrières de péage (suppression des voies et des guichets de péage).
- Il permet notamment aux usagers de circuler à vitesse normale sur l'infrastructure et réduit les emprises nécessaires.



FLUX LIBRE

Comment ça marche ?

Le flux libre, une nouveauté en France



Objectif : fluidifier la circulation sur les autoroutes à péage en supprimant les barrières physiques.

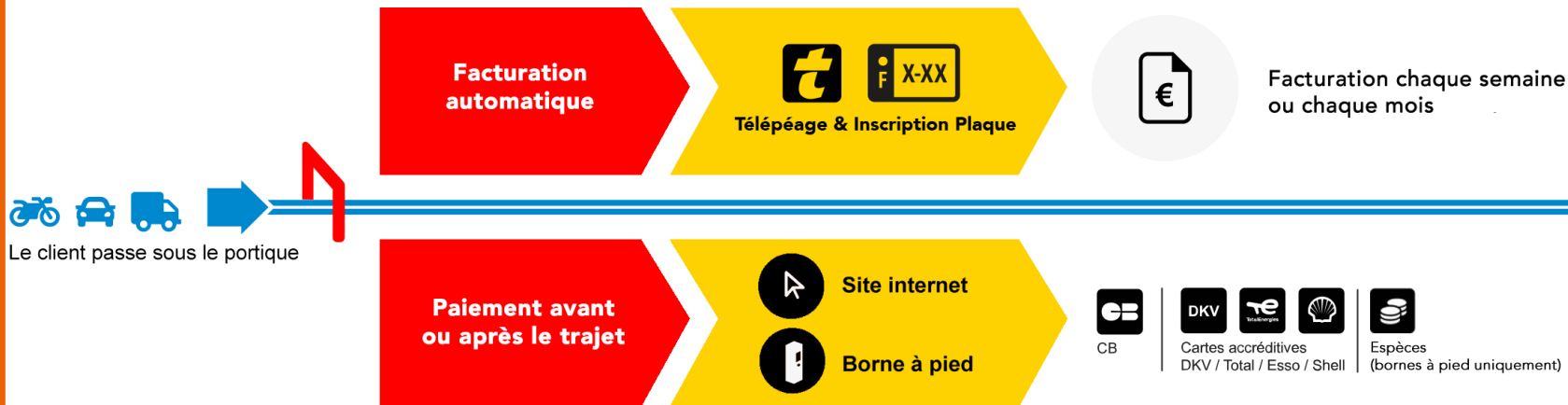


Principe : fin des gares de péage. La lecture de la plaque d'immatriculation ou du badge de télépéage par caméra en pleine voie suffit pour associer le passage à une transaction bancaire.

- Existe déjà au Portugal, Espagne, Autriche, États-Unis
- **Autorisé en France depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** de décembre 2019
- En cours de développement (appels d'offres et portions déjà en fonctionnement) :
 - L'A4, entre Boulay-Moselle et Varize (Moselle) – Une sortie d'autoroute
 - L'A10, entre Tours-Nord et Chambray-les-Tours (Indre-et-Loire) – Une sortie d'autoroute
 - À terme, il est prévu que l'A13-A14 (Paris-Normandie) passe également en flux libre en 2024
 - L'A69 en 2025 (Toulouse - Castres)
 - A412, dite « autoroute du Chablais » entre Machilly et Thonon-les-Bains en Haute-Savoie.

L'A79 est la première autoroute en France à être mise en service avec le système de flux libre.

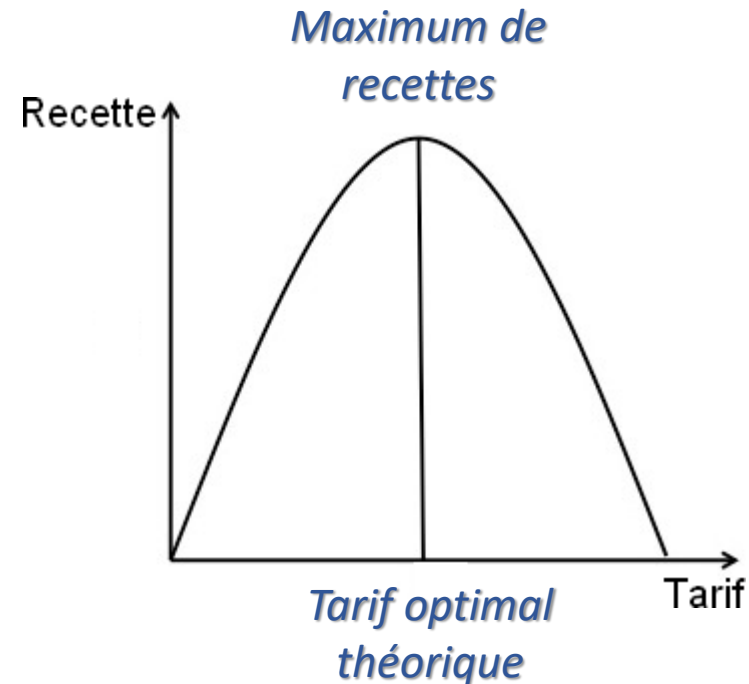
En résumé, le flux libre : une solution simple et efficace



- Libre choix des utilisateurs pour le moyen de paiement et la formule
- Amélioration de la fluidité : gain de temps, réduction des bouchons et du stress
- Des économies de carburant, moins d'émissions de CO₂
- Moins de sols artificialisés

Processus de détermination du niveau de péage

- Classiquement, le niveau de péage est déterminé par chaque candidat dans son offre, en général légèrement en dessous de **l'optimum de tarif** qu'il aura déterminé.
- Au-dessus d'un certain niveau de péage, le trafic - et donc le niveau de recette - va diminuer.
- L'optimum de tarif dépend de nombreux facteurs socio-économiques
- Les tarifs s'inscrivent dans le cadre de la Directive 1999/62/CE dite Eurovignette



Évolution du tarif au cours de la concession

- **Les tarifs sont proposés par les candidats pour toute la durée de la concession**
 - Un **plafond d'indexation annuelle du tarif est figé dans le contrat**
 - L'indexation dépend en général de plusieurs d'indices, dont l'Indice des prix à la consommation (70% au minimum)
- **Les évolutions tarifaires sont soumises à un contrôle annuel de l'Etat**
 - *Validation par arrêté tarifaire conjoint DGCCRF-Transports*
- **Les concessionnaires proposent généralement des abonnements réduisant le coût du péage**
 - Ces dispositifs ne peuvent discriminer selon le lieu d'habitation ni l'itinéraire
 - Le principal modèle est l'abonnement « fréquentiel » : plus l'utilisateur utilise l'autoroute plus le tarif unitaire baisse
- Les collectivités territoriales peuvent compléter ce dispositif par des abonnements « locaux » ciblant certains usagers

Equilibre économique d'une concession

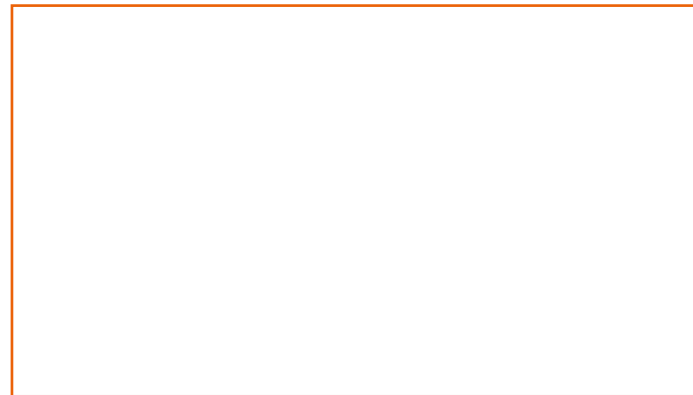
- **L'équilibre économique dépend de nombreux paramètres qui rétroagissent entre eux**

- **Chaque soumissionnaire définit dans son offre :**
 - Une hypothèse de revenus sur la base d'un couple « Tarif/Trafic » qui détermine le niveau de recettes collectées auprès des usagers
 - Une hypothèse de coûts : coûts de construction (phase d'investissements) et d'exploitation/maintenance (phase d'exploitation) sur la durée de la concession
 - Des paramètres financiers spécifiques à son offre : couts de la dette, rémunération des fonds propres
 - Le montant de l'éventuelle subvention d'équilibre proposée par chaque soumissionnaire résulte alors essentiellement de la combinaison de l'ensemble de ces paramètres, ces derniers définissant l'équilibre économique de la concession

Temps d'échanges

Les règles du jeu

- Lever la main pour demander la parole
- Attendre d'avoir le micro pour parler (les réunions sont enregistrées)
- Se présenter avant de prendre la parole
- Poser une question en lien avec la thématique
- Interventions ou questions courtes (3 minutes) et réponses synthétiques, afin que tout le monde puisse s'exprimer
- Toutes les questions appellent une réponse (contrairement à l'expression des points de vue)



Conclusion



MA PAROLE A DU POUVOIR

LUC MARTIN

GARANT DE LA CONCERTATION



**PRÉFET
DE LA MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Laurent TOUVET
PREFET DE LA MOSELLE

Rendez-vous
sur le site Internet :
www.a31bis.fr

Merci de votre attention !