

PAYS-HAUT Circulation

A31 bis à péage : les craintes

L'hypothèse d'un péage sur la future A31 bis inquiète dans le Pays-Haut, en raison d'un possible report de trafic vers l'A30/RN52. Certains élus se sont réunis au sein d'un collectif. Leur crainte est-elle justifiée ?

L'inquiétude monte chez les élus du Pays-Haut quant à la possible mise en place d'un péage sur la future A31 bis. Craignant un report du trafic vers l'axe A30/RN52, certains se sont regroupés au sein d'un collectif opposé à cette possibilité. « Nous comprenons tout à fait les inquiétudes des élus, mais il ne faut pas avoir une vision trop statique... Le débat de l'A31 bis payante est central. Mais pas unique ! », nuance Aurélien Biscaut.

Pour le directeur de l'Agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine Nord (Agape), les problématiques pesant sur les flux de circulation et les infrastructures vers le Luxembourg et la Belgique ne se limitent pas à ce sujet.

■ 150 000 frontaliers d'ici 2035

Le responsable fait valoir plusieurs facteurs, à commencer par l'augmentation du nombre de travailleurs frontaliers. « A raison de 6 000 à 7 000 de plus par an, ils seront plus de 150 000 Français au Luxembourg d'ici la période 2030 à

2035. » Et autant à devoir traverser la frontière au moins une fois par semaine pour leur job.

■ Hausse de 40 000 conteneurs à Athus

En face, l'Agape rappelle l'existence de plusieurs projets de développement au-delà du territoire français. Comme en Belgique, au Terminal Container Athus. « Il est présenté comme le port sec d'Anvers, car il capte une partie des marchandises qui arrivent par bateau avant d'être acheminées par train vers l'intérieur des terres, jusqu'à Athus », décrit Stéphane Godefroy, chargé d'études Mobilité à l'Agape. De cette plate-forme, 80 000 conteneurs repartent sur les routes par camion, chaque année. « Et le site a un objectif de développement à 120 000 conteneurs d'ici 2030 », indique Aurélien Biscaut. On peut considérer qu'au moins une partie écumerait le bitume de l'A30/RN52.

■ 600 000 conteneurs en plus à Bettembourg-Dudelange

Même cas de figure au Grand-Duché, en plus imposant. L'Eurohub de Bettembourg-Dudelange se compose de deux sites. D'une part, une plateforme multimodale de transbordage entre trains et camions. D'autre part, « une ancienne base de l'Otan en cours de re-

déploiement en quatre entrepôts de 26 000 m², pour stocker des marchandises », rapporte Stéphane Godefroy. Ces deux sites sont déjà fonctionnels. Mais ils viseraient « un objectif de 600 000 conteneurs de plus par an dans les prochaines années. Et la plupart partiront par la route », projette Aurélien Biscaut. Une fois encore, on imagine qu'au moins une fraction empruntera l'A30/RN52.

« Ça, ça nous inquiète. Les infrastructures ne suivent pas. En réalité, le réseau sature déjà. Et on ne sait pas encore évaluer précisément les répercussions de ces développements », regrette le directeur de l'Agape. Pour cette raison, l'agence attend beaucoup d'un projet de modélisation et de simulation des déplacements à l'échelle de la Grande Région. L'outil permettra d'évaluer les répercussions d'un projet au-delà des frontières. Il devrait être opérationnel en 2021. Patience...

Textes : Xavier JACQUILLARD



“ Le débat de l'A31 bis payante est central. Mais pas unique ! ”

Aurélien Biscaut.
Directeur de l'Agape
Lorraine Nord

2009-2018 : le trafic en hausse sur l'A30-RN52

Si elle devait se concrétiser, la mise en place d'un péage sur la future A31 bis provoquerait-elle un report du trafic en direction du Pays-Haut ? Les projets logistiques en développement à Athus (Belgique) et Bettembourg-Dudelange (Luxembourg) surchargeront-ils la 2x2 voies entre Hayange et Longwy ? Difficile de répondre avec certitude à ces interrogations... Cela étant, une tendance est déjà perceptible sur l'axe A30/RN52.

Les chiffres enregistrés par la Dir-Est (Direction interdépartementale des routes de l'Est) confirment une augmentation de la circulation tout le long de cette route. Et ceci depuis au moins neuf ans. Quelques exemples...

27 % de trafic en plus à Longwy

Côté A30, au tunnel de Hayange, le trafic est passé de 18 762 véhicules par jour en 2009 à 23 696 en 2018. Soit une augmentation de 26,3 %. Perceptible, la hausse est pourtant moins conséquente au-delà du Pays-Haut, à Uckange, à la naissance de l'A30. Ici, le nombre d'usagers journaliers a grimpé de 32 950 en 2009 à 37 673 en 2018. Sa progression

s'élève donc à 14,3 %. A l'opposé géographiquement, l'augmentation connaît son taux le plus haut sur la RN52, à Longwy, sur le viaduc de la Chiers. Là, le trafic a gonflé de 19 078 véhicules par jour en 2009 à 24 246 en 2018. Traduction : 27,1 % de passages en plus. Enfin, à Mont-Saint-Martin, à l'échangeur situé avant la frontière franco-belge, la RN52 connaît une montée en charge de 17,7 % entre 2009 (27 642) et 2017 (32 537), les chiffres 2018 n'étant pas connus.

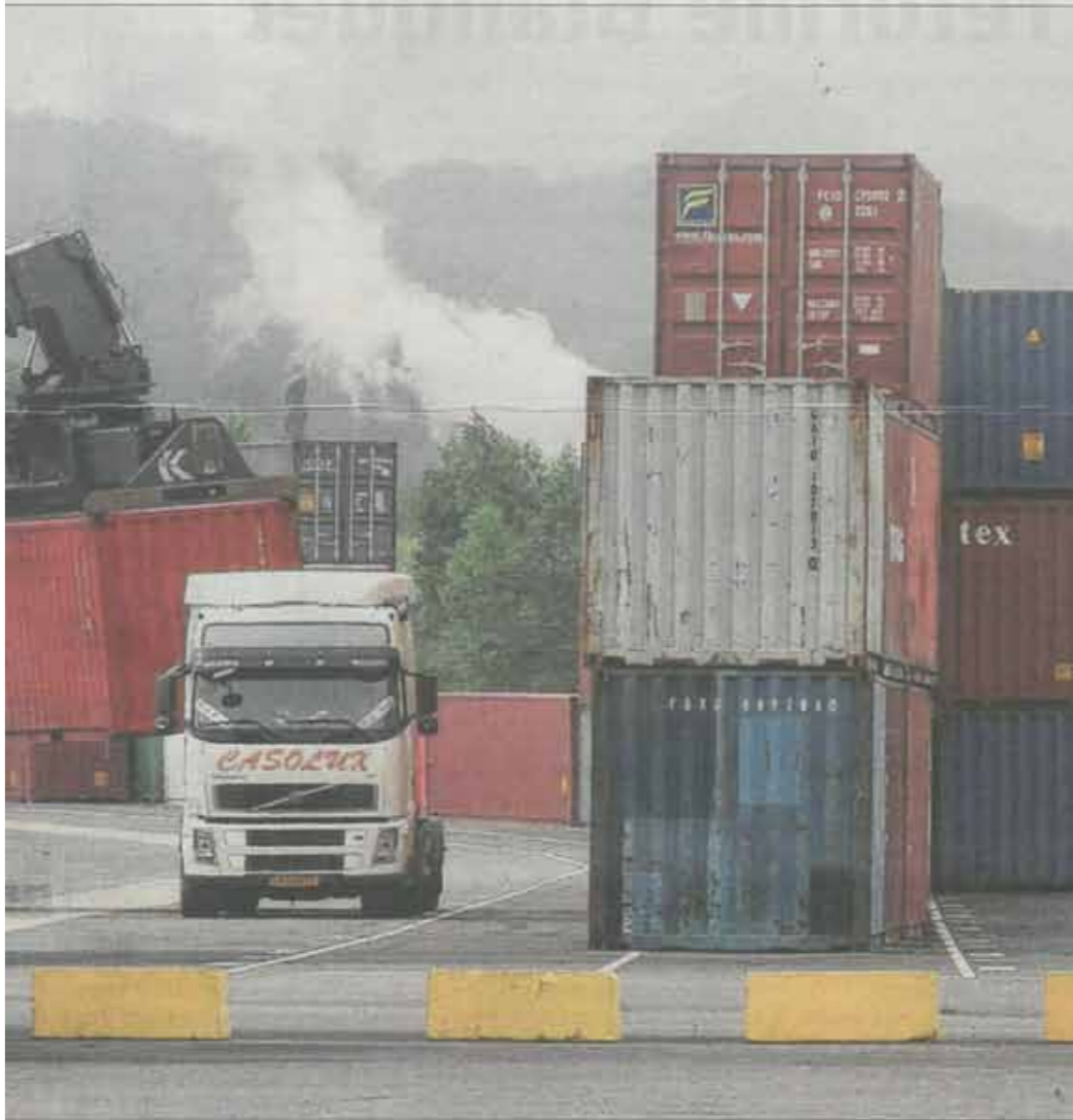
A noter : dans les secteurs d'Uckange, Hayange, Aumetz et du viaduc de la Chiers à Longwy, la fréquentation de l'axe a diminué entre 2011 et 2012. Cette baisse est aussi apparue à Mexy et Mont-Saint-Martin entre 2012 et 2013. Une explication ? Directeur de l'Agape Lorraine Nord, Aurélien Biscaut tente une hypothèse. « 2009 correspond à l'année où la crise financière a touché le Luxembourg. Puis, jusqu'en 2011, le Grand-Duché a connu un ralentissement, une baisse du travail frontalier. » Partant de là, à quoi faut-il s'attendre sur la route d'ici 2035, avec 50 000 frontaliers supplémentaires annoncés au Luxembourg ?



A la frontière belge, à Mont-Saint-Martin, le trafic sur la RN52 a connu une hausse de 17,7 % entre 2009 et 2017. Photo Archives RL/René BYCH



sont-elles justifiées ?



Le site Terminal Contenair Athus a l'objectif de se développer. Le trafic y passerait de 80 000 à 120 000 conteneurs d'ici 2030, dont au moins une partie emprunterait l'axe A30-RN52 via des camions. Photo Archives RL

27,1 %

Sur l'axe A30/RN52, la plus forte augmentation de circulation entre 2009 et 2018 a été constatée à hauteur du viaduc de la Chiers, à Longwy. Le nombre de véhicules/jour est passé de 19 078 à 24 246 en neuf ans.

700

Pour cerner les futurs comportements, au moins 700 personnes seront interrogées, via internet, dans la Grande Région.

Transport: un simulateur de projets attendu pour 2021



Aurélien Biscuit, directeur de l'Agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine Nord, à Longlaville. Photo Archives RL

Comment connaître les répercussions sur les infrastructures de la Grande Région de tel ou tel projet, avant même qu'il ne soit lancé ? Pour répondre à cette question, un outil de modélisation et de simulation des déplacements est en création. Son nom : MMUST, pour Modèle multimodal et scénario de mobilité transfrontaliers. L'idée a émergé en 2016. Depuis janvier 2018, l'initiative réunit 23 partenaires, dont les autorités organisatrices des transports de Belgique, de France et du Luxembourg. Quant à l'outil... « Il ne s'agit pas d'une boule de cristal. Mais aujourd'hui, ces méthodes fonctionnent extrêmement bien », estime Aurélien Biscuit, directeur de l'Agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine Nord (Agape). « La modélisation d'un projet permettra de connaître ses incidences sur le trafic, les temps de parcours le long des différents axes, etc. », décrit Stéphane Godefroy, chargé d'études Mobilité à l'Agape.

« Pas possible de tester tout et n'importe quoi ! »

Le Grand Paris et le Grand Genève ont utilisé ce type de simulateur pour se pencher sur leurs problématiques de mobilité. Metz en a fait de même avant de dessiner le réseau de son Mettis. Quant à MMUST, il pourrait questionner l'intérêt « du doublement de la voie ferrée entre Rodange et Longwy, de la prolongation de l'A30 jusqu'à Arlon, de l'extension du projet de tram à grande vitesse luxembourgeois vers la France », illustre Aurélien Biscuit.

« Mais chaque test coûte de l'argent. Et il ne sera pas possible de tester tout et n'importe quoi ! » En prélude à la création de MMUST, l'Agape doit lancer une enquête de préférences déclarées. « Le but est de connaître les comportements des usagers en cas de changement de la tarification des transports, d'apparition d'un nouveau mode... », décrypte Stéphane Godefroy. Au minimum, 700 personnes seront interrogées en septembre, via internet, dans la Grande Région. Le projet MMUST doit aboutir pour 2021, grâce à un budget de 3 millions d'euros subventionné à 60 % par l'Europe.