



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 31

Question écrite n° 35948

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que sa question écrite n° 15384 du 8 juin 1998 était très précise. Elle s'étonne de ce qu'il ait fallu plus d'un an pour répondre à cette question et, surtout, que la réponse qui a été publiée ne corresponde pas à la préoccupation énoncée en ce qui concerne la localisation du pôle d'éclatement rail-route à Toul. Elle lui renouvelle dans sa question, qui était ainsi rédigée : « Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le fait que l'autoroute A 31 est saturée, en partie à cause du trafic des poids lourds. Plusieurs solutions ont été envisagées pour développer le ferroutage et l'une des hypothèses consiste à créer des centres de chargement ferroviaire et de transbordement rail-route à Toul et à Frouard. La partie la plus saturée par les camions de l'autoroute A 31 est cependant la section Nancy-Metz-Thionville. Le fait d'installer les centres de chargement pour poids lourds dans le sud de la région ne réglerait donc pas le problème du transit des camions néerlandais, belges, allemands et autres qui encombrant l'A 31 dans le sillon mosellan. Elle souhaiterait donc qu'il lui indique si cet aspect de la question a été pris en compte et si oui, quelles sont les solutions envisagées ».

Texte de la réponse

Les projets d'initiative privée de chantiers de transbordement rail-route à Toul et à Frouard évoqués par l'honorable parlementaire ont été abandonnés par leurs promoteurs. La question de la congestion du sillon mosellan a été examinée lors de l'élaboration des schémas multimodaux de services collectifs de transports, et orientée par le Gouvernement vers une approche résolument multimodale et la prise en compte des services attendus dans chaque région et à l'échelle interrégionale. Cette inflexion, déjà perceptible dans le contrat de plan Etat-région 2000-2006, était particulièrement nécessaire en Lorraine, spécialement pour le sillon mosellan, carrefour de transit routier et ferré local, régional et international. Les études prospectives à 2020, voire 2010, ne donnent pas, en effet, de perspectives de désaturation routière de cet axe, en tout cas fondées sur la poursuite ou l'accélération d'aménagements routiers de l'axe lui-même et d'itinéraires qui lui seraient proches et parallèles. Le rééquilibrage intermodal et la priorité aux transports collectifs fondent les projets de schémas soumis aux consultations régionales. Ces dernières ont souligné les impacts des trafics de transit sur la circulation et l'économie locale et régionale. Le document adopté par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 9 juillet 2001 traduit les modifications que le Gouvernement a décidées pour prendre en compte les objectifs de services demandés par les instances régionales : conserver à l'axe autoroutier du sillon mosellan ses fonctions de transit à longue distance et d'échanges internationaux et interrégionaux mais dévier cet axe des zones urbaines pour affecter au trafic local les tronçons périurbains devenus de véritables rocades encombrées. L'amélioration des qualités de services de ces ouvrages permettra de préserver les besoins économiques du secteur, le respect de l'environnement et de la sécurité. Sur le plan ferroviaire, le choix des aménagements des axes Belgique-Longwy-Longuey-Toul, alternatif à celui du sillon mosellan, Toul-Dijon et Saône-Rhône, notamment la rive droite du Rhône, devrait contribuer à attirer sur le fer une partie du transport routier de marchandises longue distance Nord-Sud (moins 6 000 poids lourds par jour

sur l'A 31 en 2020). Pour les déplacements urbains et suburbains, un meilleur équilibre multimodal au service de la mobilité quotidienne via les plans de déplacements urbains (PDU) est à rechercher, visant principalement l'augmentation de la capacité ferroviaire. Les PDU de Metz et de Nancy, celui de Thionville n'étant pas encore approuvé, ont été élaborés au vu de ces orientations. Il sera important d'en vérifier les effets dans la durée, notamment sous l'angle de leur pertinence territoriale, de manière que le développement des transports collectifs et des plates-formes logistiques multimodales, en particulier, vienne équilibrer l'évolution des fonctions routières dans le développement de l'urbanisation et des déplacements qu'elles génèrent, pour les personnes comme pour les marchandises. Au titre de leurs responsabilités nationales et de leurs engagements contractuels, l'Etat, RFF et la SNCF investiront, pour le sillon mosellan, dans les directions indiquées. Ainsi, au titre du contrat du plan, l'Etat a prévu d'engager 208 millions d'euros (1 365 millions de francs) dans des opérations routières destinées à fluidifier l'axe Nord-Sud. L'Etat et RFF engageront respectivement 71,65 millions d'euros (470 millions de francs) et 20,58 millions d'euros (135 millions de francs) dans des opérations ferroviaires orientées sur le transport de fret dans et hors le sillon mosellan, les plates-formes multimodales (aménagement de l'axe Athus-Longwy-Longuyon-Toul). La SNCF investit dans la modernisation du matériel roulant, elle a notamment engagé la commande de 604 locomotives dédiées au fret, à l'échelle nationale.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 35948

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 octobre 1999, page 5853

Réponse publiée le : 25 mars 2002, page 1684