



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 31

Question écrite n° 52528

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 l'autoroute A 31 est complètement saturée. Or l'hypothétique projet d'une autoroute A 32 à péage qui serait parallèle à l'autoroute gratuite existante ne constitue pas une réelle solution. D'une part, sa réalisation n'interviendrait pas avant une vingtaine d'années et il faut des mesures urgentes. D'autre part, une autoroute à péage parallèle à l'autoroute gratuite ne pourrait pas assurer le délestage du trafic de transit, et notamment du transit des poids lourds. Or il est surprenant que les pouvoirs publics et les décideurs locaux (conseil général, conseil régional, etc.) n'anticipent pas la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A 31 sur toute sa longueur. Ce serait pourtant d'autant plus facile que les ouvrages d'art entre Metz et Nancy sont déjà calibrés. De même, la réalisation de la voie rapide VR 52 sur toute sa longueur, depuis le barreau de la Maxe jusqu'au nord de Florange, drainerait le trafic des vallées sidérurgiques. Enfin, des mesures réglementaires, telles que l'interdiction de doubler pour les poids lourds, sont aussi envisageables. Elle lui demande donc si ces propositions alternatives ne sont pas des choix de bon sens.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est attentif à la sécurité et à la fluidité du grand axe de transit nord-sud que constitue le sillon mosellan. Les solutions aux problèmes de saturation de cet axe doivent s'inscrire dans le cadre d'une stratégie globale avec des réponses dans chaque mode. Ces réponses doivent être adaptées aux différents segments de la demande de déplacement et d'échanges, et en cohérence avec les grands objectifs de la politique des transports, le rééquilibrage intermodal et la priorité aux transports collectifs en milieu urbain. C'est pourquoi, le projet de schémas de services de transport qui a été soumis à la consultation régionale au début de l'année mettait prioritairement l'accent sur les solutions de création, ou d'amélioration, des transports collectifs pour répondre à la croissance du trafic local du sillon mosellan. Les consultations régionales ont permis de souligner l'importance des trafics de transit et leur impact tant sur les conditions de circulation que sur l'économie régionale. Le Gouvernement a donc décidé de modifier la rédaction du document définitif. Afin de répondre à l'augmentation des trafics de transit et d'échanges, les projets de schémas de services de transport adoptés par le Gouvernement en juillet 2001 privilégient, dans une approche multimodale, les alternatives permettant d'éviter le sillon mosellan. En particulier, ils prévoient, notamment dans le cadre du contrat de plan entre l'Etat et la région, l'accélération de l'aménagement d'un itinéraire ferroviaire alternatif pour le fret Belgique-Longwy-Toul vers Dijon, l'Italie et la Méditerranée. Dans le domaine routier, les projets de schémas de services prévoient la reconstitution d'un itinéraire autoroutier A 31 pour le trafic routier international, en préservant la réalisation d'aménagements routiers de capacité suffisante destinés à écarter les trafics de transit des zones urbaines actuellement traversées par l'autoroute. Les sections de l'A 31 qui seraient ainsi déviées, notamment au voisinage de Metz et de Nancy, pourront être reclassées en voie rapide urbaine.

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 : 52528

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 23 octobre 2000, page 5988

Réponse publiée le : 29 octobre 2001, page 6209