ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

A 31

Question écrite n° 23537

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le fait que pour remédier à la saturation de l'autoroute A 31, le précédent gouvernement avait remplacé le projet d'autoroute A 32 nouvelle par des grands contournements sur la périphérie de Metz, Nancy et Thionville. Cependant, plutôt que de réaliser un grand contournement passant à l'est de Metz et faisant strictement double usage avec la rocade sud-est actuellement en travaux, il vaudrait mieux se préoccuper de l'absence de toute liaison au sud-ouest de Metz. En effet, il suffit de consulter une carte pour se rendre compte que le seul chaînon manquant autour de Metz correspond à la section sud-ouest, sur un tracé Fey, Ars, Batilly. Cette rocade sud-ouest présenterait un triple avantage. Premièrement, la ville de Metz aurait enfin un contournement circulaire complet permettant d'éviter des transits inutiles à l'intérieur de l'agglomération. Deuxièmement, cette rocade sud-ouest délesterait tout le trafic qui remonte du sud de la région en direction de Paris. Troisièmement, elle apporterait aussi une réponse aux difficultés actuellement inextricables de la traversée de Moulins-lès-Metz. Les problèmes actuels de l'autoroute A 31 montrent qu'il est regrettable que le contournement sud-est de Metz actuellement en cours de construction n'ait pas été lancé plus tôt. Il est en effet programmé depuis plus de trente ans et, pendant des décennies, la ville de Metz s'est malheureusement désintéressée de ce dossier. Il ne faudrait pas reproduire avec la rocade sud-ouest les erreurs commises avec les retards du contournement sud-est. Elle souhaiterait donc connaître sa position en la matière.

Texte de la réponse

Compte tenu de la saturation prévisible de l'autoroute A 31 qui constitue une importante liaison de transit international Nord-Sud, entre Toul et la frontière luxembourgeoise, des solutions alternatives ont été recherchées et un débat public a été organisé au premier semestre 1999. Les schémas multimodaux de services collectifs de transport adoptés par décret du 18 avril 2002 ont par la suite arrêté des mesures pour faire face à la dégradation des conditions de circulation, de sécurité et d'environnement constatée sur l'A 31. La problématique de l'A 32 a été intégrée dans l'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport commandé par le Gouvernement dont le rapport a été rendu public en mars 2003. Les membres de la mission d'audit ont estimé incontestable le risque de saturation à moyen terme de l'A 31 et donc fondée la recherche de solutions visant à y remédier. Ils ont suggéré une approche séquentielle pour la mise en oeuvre de l'A 32 avec une priorité de traitement pour la section Sud comprise entre Toul et Dieulouard. Parallèlement à l'audit, M. Lepingle, ingénieur général des ponts et chaussées, a été chargé d'une mission visant à clarifier la stratégie d'aménagement en prenant en compte les enseignements du débat public mené en 1999 et les spécifications des schémas de services. Le préfet de région a présenté les propositions issues de cette mission aux présidents et aux maires des principales collectivités locales de Lorraine qu'il a réunis à plusieurs reprises et a établi un bilan de cette phase le 21 juillet 2003. Un très large consensus des élus lorrains consultés se dégage en faveur d'un tracé nord-sud proche du sillon mosellan et pour la création d'un barreau autoroutier au sud de l'agglomération de Nancy. Dans ce cadre, le préfet de Lorraine est chargé d'engager les études opérationnelles

de tracé et d'établir un planning des études et des procédures en tenant compte des priorités identifiées pour chacune des sections du projet. S'agissant des trois avantages supplémentaires supposés d'un contournement sud-ouest, il convient tout d'abord de souligner que l'achèvement de la rocade sud-est, prévue fin 2004, permettra d'ores et déjà à un trafic important d'éviter la traversée de Metz et améliorera ainsi sensiblement la gestion globale des déplacements sur l'agglomération. Par ailleurs, un contournement sud-ouest n'intéresserait que les seuls flux, peu importants, venant du sud de l'agglomération en direction de l'A 4, vers l'ouest. Ces usagers disposeront, sans traverser Metz, d'un itinéraire en voie rapide empruntant la rocade sud-est et l'A 4, même si celui-ci est effectivement un peu plus long. Enfin, concernant les difficultés de circulation dans Moulins-lès-Metz, les trafics concernés n'emprunteraient pas, pour l'essentiel, le contournement sud-ouest trop éloigné, qui ne paraît donc pas de nature à permettre l'allégement sensible espéré du trafic traversant cette commune.

Données clés

Auteur : Mme Marie-Jo Zimmermann
Circonscription : Moselle (3e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 23537
Rubrique : Voirie
Ministère interrogé : équipement, transports et logement
Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 11 août 2003, page 6240
Réponse publiée le : 3 novembre 2003, page 8463