



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

A 31

Question écrite n° 40908

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur le fait que les statistiques nationales montrent que l'autoroute A 31 est revenue dans la moyenne nationale pour le taux d'accidents. Cependant, ce constat ne s'explique que par les limitations de vitesse très contraignantes sur plusieurs sections et il ne peut cacher des carences évidentes : manque d'adhérence de la chaussée et mauvaise qualité des revêtements, aquaplaning entraîné par le sous-calibrage des ouvrages d'écoulement des eaux de pluie... En fait, on se demande si pour l'entretien de sécurité, tout comme pour les travaux de délestage, certains responsables ne laissent pas délibérément l'autoroute A 31 se dégrader pour justifier le projet d'une autoroute A 32 nouvelle. Quoi qu'il en soit, la population et les élus locaux sont en droit de connaître la vérité. C'est pourquoi, un audit sur l'entretien général de l'A 31 entre Toul et la frontière luxembourgeoise est indispensable. Bien entendu, cet audit devrait être confié à un organisme indépendant et extérieur aux services de l'équipement et du CETE de l'Est car les fonctionnaires en cause sont acquis à la logique de pourrissement sur l'A 31. Cet audit devrait porter tout particulièrement sur la conformité des équipements de sécurité : adhérence de la chaussée et qualité des revêtements, ouvrages d'écoulement des eaux de pluie, marquages au sol, glissières de sécurité, protections des obstacles latéraux... Elle lui demande donc ses intentions en la matière, étant entendu qu'à défaut et en cas d'accident grave, les assurances et les associations d'automobilistes pourraient mettre en cause la responsabilité civile et même pénale des décideurs concernés.

Texte de la réponse

À la suite des mesures de limitation et de contrôle de vitesse qui ont été décidées par le préfet, l'autoroute A 31 n'est pas « revenue dans la moyenne nationale » pour le taux des accidents. Il se situe en réalité à un niveau très inférieur à la moyenne nationale : le taux d'accidents moyen pour l'A 31 est d'environ cinq, à comparer à six pour les autoroutes françaises et à dix pour les autoroutes non concédées. Naturellement, ces résultats ne peuvent être considérés comme définitivement acquis. C'est pourquoi les dispositifs de contrôle, qui seront multipliés et renforcés, verront leur efficacité accrue par la coopération avec les autorités du grand duché de Luxembourg, effective depuis le 1er juin 2004. Par ailleurs, malgré un contexte budgétaire très contraint, l'État consacrera sur la période 2004-2005 près de 20 % de la dotation nationale réservée à l'entretien des ouvrages d'art, à de premiers travaux d'amélioration de l'A 31. Le remplacement du viaduc de Richemont sera ainsi financé en 2005. De manière plus générale, le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer a demandé que les conclusions à tirer de l'audit de sécurité qui a déjà été réalisé sur l'ensemble de l'itinéraire soient maintenant vérifiées.

Données clés

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

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 40908

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 juin 2004, page 4184

Réponse publiée le : 5 octobre 2004, page 7771