



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RN 3

Question écrite n° 444

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 sous la précédente législature elle avait posé à son prédécesseur une question écrite qui fut publiée au Journal officiel du 4 février 2002. Or, bien que le délai réglementaire de deux mois eût été écoulé, elle n'avait toujours pas obtenu de réponse à la fin de la législature. Elle lui renouvelle donc cette question, qui évoquait le fait que la RN 3 entre Metz et Courcelles-Chaussy supporte un trafic de 10 000 véhicules par jour. Or, sauf une exception, il n'y a pas eu de grands travaux d'aménagement depuis que l'autoroute A 4 a été construite. Il s'avère cependant que, malgré l'A 4, la circulation a continué à s'accroître sur la RN 3, ce qui rend maintenant nécessaire des travaux de sécurité, notamment aux différents carrefours. Elle lui demande en conséquence les mesures qu'il envisage de prendre en la matière, notamment entre Metz et Courcelles-Chaussy, qui est la section la plus chargée.

Texte de la réponse

Une étude de l'itinéraire entre Metz et Courcelles-Chaussy, sur une période de cinq ans de 1996 à 2000, montre que le trafic, atteignant 9 829 véhicules par jour en 2000, a augmenté de 1,4 % par an, soit une évolution inférieure à la moyenne nationale. Cette section de la route nationale 3 est en fait la moins chargée de l'itinéraire entre Metz et la frontière allemande. Cependant, l'augmentation du trafic en 2001 est supérieure à celle des années précédentes. Le niveau d'insécurité constaté, en termes de taux d'accidents, y est plus élevé que la moyenne relevée sur les routes nationales. En première analyse, il apparaît que les conflits entre le trafic local généré par le développement de l'urbanisation, notamment les zones d'activités, et le trafic de transit sont à l'origine des comportements à risque provoquant une grande partie des accidents. Une étude détaillée de sécurité de l'itinéraire pourrait permettre d'identifier les aménagements à apporter à l'infrastructure, afin de réduire les risques ou les conséquences des accidents. Toutefois, ces aménagements doivent être envisagés avec la participation des collectivités locales concernées pour la création d'accès directs sur la RN 3, source de conflits et d'insécurité. Le financement de l'Etat pourrait être recherché au titre du plan régional d'aménagements de sécurité et dans le cadre de la révision à mi-parcours du contrat de plan entre l'Etat et la région. Par ailleurs, les mesures concernant la mise en sécurité du hameau de Landremont et du carrefour de Silly-sur-Nied ont été mises en oeuvre à la fin du mois de juillet de 2002. D'autres opérations, comme l'étude de la traversée de Montoy-Flanville par la RN 3, sont en cours.

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 : 444

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 juillet 2002, page 2632

Réponse publiée le : 21 octobre 2002, page 3729