# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Projet d'A31 bis en Meurthe-et-Moselle

Question écrite n° 11924

### Texte de la question

Mme Martine Etienne interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le projet d'A31 bis en Meurthe-et-Moselle. Depuis plusieurs décennies en Meurthe-et-Moselle, il existe un débat autour de la construction de l'A31 bis, afin de répondre à l'engorgement de l'axe autoroutier vers le Luxembourg. Le projet d'A31 bis est anachronique, à l'heure où le dérèglement climatique se ressent toujours plus violemment. La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) estime que d'ici 2030, en raison de la hausse des frontaliers, le trafic sur l'A31 sur le tronçon frontalier passerait de 62 000 à 102 000 véhicules par jour. Or, l'élargissement de l'autoroute ne permettra d'augmenter la capacité que de 1 500 véhicules par jour. Ce projet est également un racket pour les usagers avec la mise d'un péage autoroutier, impensable pour les frontaliers qui empruntent cette autoroute tous les jours. Plusieurs associations ont démontré pendant les concertations que d'autres alternatives plus écologiques et plus efficaces existent, notamment le service public du ferroviaire, ou la mise en place de voies cyclables pour les trajets plus courts. Enfin, dans une perspective de codéveloppement, ce projet n'est pas ne s'accorde pas avec le projet du Luxembourg. En effet, l'autoroute française aurait 2x4 voies classiques, alors que l'A3 au Luxembourg prévoit une 2x3 voies classiques. Lors du passage de la frontière, on constaterait un rétrécissement de 3 à 2 voies classiques, engendrant problèmes de circulation, embouteillages et des risques d'accidents de la route. Elle l'interpelle sur la nécessité d'abandonner le projet d'A31 bis et de développer un réel système de transports publics respectueux de l'environnement et utile pour tous.

### Texte de la réponse

Le projet A31 bis vise à répondre aux enjeux de mobilité sur le sillon lorrain, en améliorant les conditions de circulation et de sécurité sur l'autoroute A31 et en accompagnant le développement économique du territoire. Il s'inscrit dans une politique de mobilité multimodale, en phase avec les impératifs climatiques et environnementaux, qui vise à développer l'offre ferroviaire et la voie d'eau, mais aussi celle de transports en commun sur l'autoroute. Aucun mode de transport n'est en effet capable d'absorber à lui seul les flux, en forte croissance, de voyageurs et de marchandises attendus à moyen terme sur ce sillon. L'aménagement de l'A31 est donc destiné à résorber les congestions aux heures de pointe et à répondre aux fortes attentes locales exprimées lors de la concertation avec le public de 2022/2023. L'ajout d'une troisième voie doit permettre d'augmenter significativement la capacité d'écoulement du trafic de l'A31 de plus de 1 500 véhicules par heure (et non par jour) dans chaque sens. Ce parti d'aménagement est cohérent avec le projet d'élargissement de l'A3 par le Luxembourg. Aucun aménagement à 2x4 voies de l'A31 n'est envisagé. Il est en revanche prévu d'aménager l'espace réservé à la bande d'arrêt d'urgence pour que les transports en commun puissent y circuler afin d'offrir des temps de parcours réguliers et donc un bon niveau de service. Le recours à la concession pour réaliser l'aménagement du secteur nord, où les congestions sont les plus importantes, vise à accélérer la réalisation du projet, et permettre d'offrir le plus rapidement possible une solution aux usagers. L'objectif est d'atteindre l'équilibre financier de la concession, qui ne nécessiterait donc pas de subvention publique d'équilibre. Cela permettrait de faire financer l'infrastructure et son entretien par ses utilisateurs plutôt que par le

contribuable. A la suite de la concertation qui s'est tenue à la fin de l'année 2022 et au début de l'année 2023, le Gouvernement a pris la décision de poursuivre le projet et d'acter le tracé définitif des aménagements du secteur nord en retenant la variante F4 pour le contournement Ouest de Thionville, en soulignant la nécessité que l'opération s'inscrive dans une démarche d'amélioration environnementale continue.

## Données clés

**Auteur :** Mme Martine Etienne
**Circonscription :** Meurthe-et-Moselle (3e circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale
**Type de question :** Question écrite
**Numéro de la question :** 11924
**Rubrique :** Transports routiers
**Ministère interrogé :** Transports
**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clée(s)

**Question publiée au JO le :** 3 octobre 2023, page 8748
**Réponse publiée au JO le :** 11 juin 2024, page 4942