



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Modernisation de l'A31 et aménagement de l'A31 bis

Question écrite n° 7887

### Texte de la question

M. Dominique Potier interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le réaménagement de l'A31, projet en jachère depuis plus de 30 ans. Le 1er juillet 2019 à l'occasion du lancement du Grenelle des mobilités en Lorraine, Mme Borne, alors ministre des transports a personnellement confirmé l'urgence à moderniser cet axe européen de transport, qui cumule les fonctions de transit international, d'échanges inter-régionaux et de desserte locale des principales agglomérations lorraines. À l'issue des multiples études et concertations, un consensus solide sur la priorisation de ces travaux a été bâti. Ce consensus est formalisé dans le livre blanc du Grenelle des mobilités en Lorraine signé le 24 novembre 2021 par l'État, la région Grand Est et le pôle métropolitain du Sillon Lorrain. Par courrier en date du 16 décembre 2021, le président de la région Grand Est, les présidents de collectivités et parlementaires meurthe-et-mosellans, unanimes, rappelaient au Premier ministre Edouard Philippe leur position sur l'urgence des travaux à réaliser dans le cadre de la modernisation de l'A31. À nouveau, le 22 mars 2022, ils attiraient l'attention du Premier ministre Jean Castex sur la nécessaire inscription des travaux d'aménagement de l'A31 bis - section sud - dans le cadre du volet mobilités du contrat de plan État-Région CPER 2023-2027. Par ailleurs, sous la conduite du préfet de Meurthe-et-Moselle, un GIP Grand Nancy Sud 54 est en cours de constitution, formalisant la démarche multi-partenariale et multimodale entre l'État et les collectivités locales intervenant en matière de mobilités sur le bassin de vie de Nancy et prenant en compte la question de la desserte du futur centre hospitalier universitaire régional. La Première ministre, Elisabeth Borne, a décidé le 4 janvier 2023 de donner une suite favorable à la proposition, que M. le député a appuyée, du président de la région Grand Est d'assumer la gestion déléguée du dossier au niveau régional, en lien avec les métropoles, le Sillon Lorrain et les départements dans le cadre d'un pilotage et d'une fiscalité innovants, dans le cadre de la loi 3DS. Il a été pris acte des engagements de la Première ministre le 24 février 2023 pour le plan d'avenir des transports, annoncé lors de la remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et de la priorité donnée au ferroviaire. Si M. le député partage entièrement cette inflexion, elle ne doit pas être prétexte à un nouveau report des investissements structurants sur l'A31. Surtout, on ne peut adhérer à l'analyse et à la recommandation faites par les rapporteurs du COI sur le secteur sud de l'A31 selon lesquelles il serait « prématuré d'envisager la programmation financière du programme, encore trop mal défini à ce stade ». Aussi, considérant le constat partagé du vieillissement de cette infrastructure construite entre 1960 et 1970 et ne répondant plus aux normes environnementales et de sécurité actuelles, considérant également l'unanimité des présidents de collectivités et des parlementaires lorrains sur le projet de modernisation de l'A31 et d'aménagement de l'A31 bis, il demande comment le Gouvernement entend conduire ce projet de manière globale, unitaire et sans distinction de tronçon Nord, Centre et Sud pour répondre à l'urgence de l'enjeu de mobilité du territoire en cohérence avec les enjeux de sécurité et de transition écologique.

### Texte de la réponse

Le projet A31bis vise à l'amélioration des conditions de déplacement par des aménagements de l'autoroute A31 sur près de 115 km, de la frontière luxembourgeoise jusqu'au péage de Gye, en passant par Thionville, Metz et

Nancy. Les trafics présentent des différences marquées entre sections : entre 2017 et 2022, les trafics ont augmenté de 6% au Nord de Thionville, sur des tronçons déjà régulièrement congestionnés aux heures de pointe, alors qu'ils sont restés stables entre Pont-à-Mousson et Nancy et ont diminué entre Toul et Nancy. La croissance des déplacements domicile – travail avec le Luxembourg continuera d'affecter le trafic entre la frontière et Thionville dans les années à venir. Le projet est donc organisé en 3 secteurs d'études spécifiques, présentant une cohérence du point de vue des trafics et des aménagements projetés : Nord entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, Centre entre Metz et Bouxières-aux-Dames et Sud entre Toul et Bouxières-aux-Dames. Pour tous les secteurs, la mise aux normes environnementales et la sécurisation des infrastructures existantes sont intégrées dans la conception des aménagements. Les études ont atteint des niveaux de maturité différents selon les secteurs. Le secteur "nord" a fait l'objet d'une nouvelle concertation entre novembre 2022 et février 2023, et pour lequel l'organisation d'une enquête publique est prévue fin 2023 - début 2024, sous réserve des conclusions de la revue des projets autoroutiers en cours. Par ailleurs, les études préalables ont été poursuivies sur le secteur Centre, répondant aux attentes exprimées dans le livre blanc du Grenelle des mobilités et au souhait des collectivités de terminer les études préalables et de lancer les enquêtes publiques sur les sections Nord et Centre du projet A31bis. S'agissant du secteur Sud, l'Etat a initié, sur le bassin de vie de Nancy, une démarche partenariale et multimodale, avec les collectivités locales en charge des mobilités, pour étudier avec elles, et dans le respect des compétences de chacune, des réponses multimodales aux enjeux de mobilité. Cette démarche sera prolongée dans le cadre du GIP en cours de constitution. Les études déjà menées ont permis d'identifier les points de congestion existants ou à venir du réseau routier, en tenant compte des projets d'aménagement et des politiques de transport locales et de proposer de premiers scénarios d'aménagement, intégrant une forte incitation au report modal. Il convient donc de poursuivre les travaux en cours en vue d'établir un parti d'aménagement précis sur le secteur Sud et d'évaluer l'intérêt, au vu des calendriers prévisionnels, d'en tenir compte en partie, dès la programmation du volet mobilité du CPER 23-27. Dans la perspective d'une mise à disposition d'une partie du réseau routier national auprès de la Région Grand-Est, il lui reviendra de prendre en charge la maîtrise d'ouvrage des aménagements envisagés sur l'A31. Les engagements financiers pris par l'Etat dans le cadre du CPER resteront toutefois valables.

## Données clés

**Auteur :** [M. Dominique Potier](#)

**Circonscription :** Meurthe-et-Moselle (5<sup>e</sup> circonscription) - Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES)

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 7887

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [9 mai 2023](#), page 4138

**Réponse publiée au JO le :** [3 octobre 2023](#), page 8864