



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 31 et RN 153

Question orale n° 1753

Texte de la question

M. Jean-Marie Demange appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la sécurisation de l'A 31 ainsi que sur les aménagements et la mise à deux fois deux voies du contournement sud-est de Yutz, le contournement de Koenigsmacker et les aménagements de la route nationale 153.

Texte de la réponse

aménagements de l'a 31 et de la rn 153
en moselle

M. le président. M. Jean-Marie Demange a présenté une question, n° 1753, ainsi rédigée :

« M. Jean-Marie Demange appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la sécurisation de l'A 31 ainsi que sur les aménagements et la mise à deux fois deux voies du contournement sud-est de Yutz, le contournement de Koenigsmacker et les aménagements de la route nationale 153. »

La parole est à M. Jean-Marie Demange, pour exposer sa question.

M. Jean-Marie Demange. Monsieur le secrétaire d'Etat au tourisme, la mise en service du contournement de Yutz représentait un événement capital pour l'agglomération de Thionville en décembre 1995. Je m'étais d'ailleurs beaucoup investi sur ce dossier et battu jusqu'à l'inscription de la réalisation de cet ouvrage au deuxième contrat de plan Etat-région.

Cette voirie, capitale pour le désenclavement de l'est de Thionville, pour la dynamisation de notre agglomération et pour une meilleure desserte de nos zones d'activité, était appelée de tous nos vœux. Or force est de constater que cette déviation, programmée à deux fois deux voies, n'a pas été réalisée comme elle devait l'être, et ce en dépit des crédits qui avaient été alloués à sa réalisation à l'époque. De surcroît, étant donné sa configuration dans certaines sections à trois voies, elle a été le cadre de très nombreux accidents mortels. Certes, des aménagements spécifiques de mise en sécurité ont été réalisés, mais ceux-ci restent provisoires et contribuent à réduire de manière considérable l'objectif initial de cette rocade, à intensifier la circulation en travers de Yutz, bref à accroître la dangerosité de cet ouvrage.

Pour mettre en oeuvre le projet initial, lequel consiste en la mise à deux fois deux voies de l'ouvrage, en un doublement de celui-ci sur les voies ferrées et en la construction de l'échangeur de Kuntzig et de la zone d'activité dite Actipôle de Yutz, il faudrait 10,7 millions d'euros.

Je rappelle que, dans le programme d'équipement public de la ZAC de la mégazone d'Illange, le conseil

général s'est engagé à financer la mise à deux fois deux voies du tronçon compris entre l'échangeur de l'A 31 et celui de la RD 918.

Compte tenu de ces éléments, je sollicite aujourd'hui l'intervention du Gouvernement, afin que la réalisation de cet ouvrage soit prise en compte dans son intégralité, en y intégrant un échangeur complet pour desservir Yutz, Kuntzig et l'Actipôle, en réactivant les études du prolongement sur la rive gauche de la Moselle et en mettant à deux fois deux voies la RN 53 à la Malgrange, réalisation dont les crédits ont mystérieusement disparu du contrat de plan.

Le gouvernement pense-t-il déléguer au conseil général la maîtrise d'ouvrage de la mise à deux fois deux voies de l'ensemble du contournement sud-est de Yutz ?

Une telle réalisation est d'autant plus nécessaire que l'autoroute A 31, saturée et particulièrement meurtrière sur son tronçon Nancy-Luxembourg, est vouée à disparaître, puisque le dernier CIADT a décidé de la transformer en voie rapide urbaine.

Cet axe mérite au moins que l'Etat intervienne de toute urgence pour équiper celui-ci des aménagements de sécurité indispensables. Nous constatons par exemple, que, sur une distance de plus de vingt kilomètres, plus de la moitié des lampadaires sont hors service depuis plusieurs mois. L'administration nous répond qu'elle ne peut pas intervenir du fait d'un manque de crédits. Or, il est évident que l'amélioration de l'éclairage, notamment dans les sections les plus accidentogènes, rendrait cet axe plus sûr. Et cela va au-delà de la nécessité de réaliser une nouvelle autoroute.

Je veux également intervenir sur la déviation de Koenigsmacker dont la construction vient d'être achevée. Depuis sa mise en fonction, de nombreux accidents mortels y ont été enregistrés. Certains réaménagements, comme la mise en éclairage de certains ronds-points et carrefours dangereux, s'avèrent donc nécessaires, d'autant que cette voie est l'amorce d'une liaison très importante entre l'agglomération de Thionville, la Rhénanie-Palatinat et le Luxembourg, par la route nationale 153, axe qu'il faut également réaménager.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Jacques Brunhes, *secrétaire d'Etat au tourisme*. Monsieur le député, M. Gayssot étant actuellement retenu au Canada par la réunion de l'OACI, l'organisation de l'aviation civile internationale, il m'a chargé de vous répondre.

Le Gouvernement est attentif à la sécurité et à la fluidité du grand axe de transit nord-sud que constitue l'autoroute A31. Les solutions aux problèmes de saturation de cet axe doivent s'inscrire dans le cadre d'une stratégie globale avec des réponses dans chaque mode, adaptées aux différents segments de la demande de déplacements et d'échanges, en cohérence avec les grands objectifs de la politique des transports, le rééquilibrage intermodal et la priorité aux transports collectifs en milieu urbain.

C'est pourquoi le texte définitif des projets de schémas de services collectifs de transport prévoit, notamment après les consultations régionales réalisées, la reconstitution d'un itinéraire autoroutier A31 pour le trafic routier international. Cet itinéraire préservera la réalisation d'aménagements routiers de capacité pour écarter les trafics de transit des zones urbaines actuellement traversées par l'A31. Les sections de l'autoroute à dévier ainsi, notamment près de Metz et Nancy, pourront être reclassées en voies rapides urbaines.

Sans attendre la reconstitution de cet axe, un important programme de sécurisation a été retenu au contrat de plan pour la période 2000-2006, et il prévoit la réalisation de plusieurs opérations.

Il s'agit en particulier du réaménagement de la Croix-d'Hauconcourt, de la création d'une voie de poids lourds entre Jouy et Fey, au sud de Metz, pour laquelle les crédits d'étude sont affectés, et de la

requalification des traversées de Metz et de Thionville, dont les études sont en cours et dont les travaux devraient débiter en 2004.

Par ailleurs, la rocade sud de Metz, dont la mise en service devrait intervenir à la fin de l'année 2004 et celle de la liaison à deux fois deux voies entre l'A 30 et l'A 4, dont les études de projet sont en cours, contribueront indirectement à l'amélioration des conditions de circulation et d'exploitation sur l'A 31. Celles-ci seront également renforcées grâce à la mise en place d'équipements dynamiques et d'un centre d'information et de gestion du trafic.

La reconstruction du viaduc de Richemont, à la jonction entre l'A 30 et l'A 31, qui accompagnera la création d'une quatrième voie sur l'A 31 au niveau de Richemont, est également prévue hors contrat de plan. Les études relatives à ces deux opérations sont aussi en cours.

A la suite de la mission que M. Gayssot a confiée à M. Sichertmann et à M. Simon du conseil général des ponts et chaussées, l'Etat a également décidé de financer un important programme de réhabilitation entre 2002 et 2006. Il est ainsi prévu une enveloppe de quinze à dix-huit millions d'euros destinée au renouvellement des chaussées, à la reprise des dispositifs de sécurité et à la réfection de l'éclairage public, ainsi qu'une enveloppe de six millions d'euros pour la mise en sécurité des ouvrages d'art. S'agissant de la RN 153 et plus particulièrement de la mise à deux fois deux voies du contournement sud-est de Yutz, les études d'avant-projet sommaire seront engagées en 2003. Le contrat de plan existe encore, monsieur le député, puisque les 6,94 millions d'euros qui y sont inscrits permettront de lancer une première tranche de travaux sur la section A 31-RD 918.

Il est prévu d'aménager la section restante dans le cadre du prochain contrat. Toutefois, cette opération pourrait être réalisée en totalité dans des délais plus rapprochés, si une participation financière envisagée par le conseil général de la Moselle pour l'aménagement de la zone d'Illange se concrétisait rapidement par la signature d'une convention de financement.

Enfin, le contournement de Koenigsmacker a été mis en service en décembre 2000.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Monsieur le secrétaire d'Etat, les précisions que vous venez de fournir sont intéressantes. Je ne nie pas que des choses ont été faites, même si d'autres restent à faire. Du reste, vous prenez des engagements.

Toutefois, je suis obligé de dresser un constat à propos de l'A 31. Il est clair que, dans le sillon lorrain, et le sillon mosellan en particulier, il n'y aura plus d'autoroute sur l'axe nord-sud : il ne peut y avoir à la fois une voie rapide urbaine et une autoroute ; certains tronçons seront sous forme d'autoroute, d'autres sous forme de voie rapide urbaine. C'est une évidence que nul ne peut nier. Cela prouve que l'Etat doit, aux côtés des autres collectivités, accompagner davantage encore ce genre de dossier sur le plan financier.

Actuellement, on a tendance à parler de la réalisation d'une A 31 nouvelle. S'agira-t-il d'une A 31 nouvelle ou d'une A 32 ?

Par ailleurs, vous ne m'avez pas répondu sur l'aménagement au droit de la Malgrange, à Thionville. Les crédits destinés à cette réalisation, qui étaient prévus dans le précédent contrat de plan, ont disparu. Aussi, des collectivités comme Thionville et Manom se trouvent bien embêtées. Toutefois, j'ai bien noté la bonne volonté du ministre Gayssot.

Je constate également que, sur le plan ferroviaire, le sillon mosellan est complètement saturé. On parle beaucoup d'intermodalité, mais suffit-il d'en parler ? A l'heure où l'on envisage de créer une liaison Lyon-Turin, je pense qu'il serait utile, comme cela avait été évoqué dans un rapport de l'office

parlementaire des choix technologiques et scientifiques auquel j'avais eu la chance de travailler avec un de mes collègues, de mettre en place dès à présent une véritable autoroute ferroviaire, en particulier dans ce sillon mosellan, qui serait l'amorce d'une grande complémentarité des modes de transport.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat au tourisme. Je voudrais simplement signaler à M. Demange que ses observations seront fidèlement transmises à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marie Demange](#)

Circonscription : Moselle (9^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1753

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 février 2002, page 787

Réponse publiée le : 20 février 2002, page 1443

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 18 février 2002