



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 12ème législature

A 31

Question écrite n° 12476

### 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 les orientations fixées par l'Union européenne en matière de transport de marchandises préconisant la limitation du trafic routier. La concentration des flux en certains points de passage génère notamment par endroits d'importants problèmes concernant aussi bien la circulation générale des usagers que les risques d'accidents ou la pollution. Ainsi en Lorraine, la saturation de l'autoroute A 31 est liée en grande partie au nombre des poids lourds, à leur taille et à leur différentiel de vitesse. Or, ces poids lourds sont en majorité des véhicules étrangers à la région qui circulent en transit et n'apportent aucune retombée économique positive aux zones traversées. Beaucoup n'empruntent le sillon mosellan que parce que l'autoroute A 31 y est gratuite contrairement aux autres autoroutes de liaison situées à l'ouest entre Paris et Reims. Le phénomène de report de trafic sur le sillon mosellan ayant tendance à s'accroître et à prendre des proportions inacceptables, des mesures dissuasives sont indispensables. Elle souhaiterait donc qu'il lui indique s'il ne serait pas possible de mettre à l'étude, au plus vite, un plan d'action reprenant les trois lignes directrices suivantes : instauration d'un péage pour les poids lourds empruntant l'autoroute A 31 entre la frontière du Luxembourg et Toul avec octroi aux poids lourds immatriculés en Lorraine d'un régime d'abonnement préférentiel permettant un libre accès à l'autoroute, affectation du produit des péages au financement des délestages de l'A 31 rendus nécessaires par la croissance du trafic, à savoir en priorité : prolongation de la déviation de Yutz au nord-est de Thionville, bouclage du contournement sud-ouest de Metz selon le tracé Fey-Ars-Batilly, mise à 2 x 3 voies de l'A 31 entre Metz et Nancy, liaison Toul-Dieulouard, instauration d'une interdiction de doubler pour les poids lourds sur toutes les parties de l'A 31 qui sont à 2 x 2 voies avec obligation de maintenir une distance d'espacement sur ces sections de 100 mètres entre chaque poids lourd.

### Texte de la réponse

Le sillon mosellan supporte effectivement un flux important de poids lourds lié à sa position stratégique pour les échanges économiques avec l'Allemagne qui constitue un atout par rapport à la volonté de développer le rôle de carrefour logistique de cette région. Cependant, si la part du transit de marchandises est importante sur l'autoroute A 31, il ne faut pas oublier que la part des poids lourds locaux représente 50 % du trafic de poids lourds et que cette croissance est partagée entre le trafic local et de transit. Il faut ajouter que le trafic international ne comprend pas uniquement le trafic de transit, mais que la part des échanges, entre la Lorraine et les zones extérieures à la région, est forte. Voici quelques chiffres significatifs sur le trafic tous modes de marchandises interne à la région : 54 millions de tonnes, soit 30 % ; échange entre la Lorraine et reste de la France : 35 millions de tonnes, soit 19 % ; échange Lorraine, international : 43 millions de tonnes, soit 24 % ; en transit : 48 millions de tonnes, soit 27 %. La route est le mode principal pour le transport de marchandises (73 %), mais les autres modes assurent une part de trafic (27 %) trois fois plus élevée qu'au niveau national (9 %) : 20 % pour le fer et 7 % pour les voies d'eau. Il convient de souligner que l'importance des flux de poids lourds ne constitue qu'un des facteurs qui ont conduit à une forte dégradation des conditions de circulation sur l'A 31. La résolution des problèmes que pose aujourd'hui la circulation sur cet axe doit être vue dans le cadre d'une stratégie globale, combinant aménagement d'infrastructure et mesures d'exploitation, mais qui ne peut se réduire à ces dernières, compte tenu de l'ampleur des problèmes. La problématique de saturation de l'A 31 a été

intégrée dans l'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport que le Gouvernement a commandé en août dernier, rendu public au début mars. Les auditeurs ont estimé incontestable le risque de saturation à moyen terme de l'A 31 et fondée la recherche de solutions visant à y remédier. Ils ont demandé une approche séquentielle pour la mise en oeuvre de l'A 32 avec une priorité de traitement pour la section Sud, Toul - Dieulouard. Parallèlement à l'audit, M. Lepingle, ingénieur général des ponts et chaussées, a été chargé d'une mission visant à clarifier la stratégie d'aménagement et en particulier à identifier les secteurs d'élargissement éventuels sur l'A 31. A ce titre, le préfet de région a été chargé de conduire une information des collectivités locales sur les principaux enseignements de ces réflexions afin d'engager les études opérationnelles de tracés de l'A 32. Il a remis fin juillet le compte rendu de sa mission d'information. Par ailleurs, parmi les pistes suggérées par l'audit sur les grands projets et l'étude prospective de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, se trouve effectivement l'idée d'une taxation sur la circulation des poids lourds. Son opportunité a été soumise à la représentation nationale, lors du débat parlementaire sur la politique des transports pour éclairer les choix du Gouvernement. Sa mise en oeuvre, si elle était décidée, ferait bien entendu l'objet d'une concertation avec la profession, avec le souci de ne pas nuire à la compétitivité et à la santé économique des entreprises concernées. En outre, l'instauration d'un régime préférentiel visant à exonérer une partie des usagers en raison de leur nationalité ou de leur domiciliation serait contraire aux règles de droit français et communautaire sur le principe d'égalité. Le renforcement des contrôles routiers prescrit par le Gouvernement, depuis son entrée en fonction, devrait permettre de remédier aux situations générées par l'inobservation des règles du code de la route par les poids lourds, notamment celles concernant le respect des distances de sécurité. Cependant, même si les poids lourds roulent généralement plus lentement que les autres véhicules, la variabilité de leur vitesse maximale autorisée, notamment sur autoroute, ne permet pas toujours de les cantonner à une seule voie de circulation sans risquer de limiter inutilement leur vitesse de circulation à celle du véhicule le plus lent, en deçà des vitesses normalement admises. C'est pourquoi le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer n'envisage pas actuellement de proposer une mesure générale concernant les règles de dépassement sur autoroutes s'appliquant aux poids lourds. En tout état de cause, lorsque la sécurité de la circulation routière ou l'intérêt de l'ordre public l'exigent, les préfets de département, détenteurs du pouvoir de police de la circulation sur les autoroutes, peuvent prendre des mesures spécifiques plus rigoureuses sur des portions de celles-ci, telles que des restrictions de circulation à certaines heures de la journée, en application des dispositions combinées des articles R. 411-8 et R. 411-9 du code de la route.

## Données clés

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

**Circonscription :** Moselle (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 12476

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 24 février 2003, page 1331

**Réponse publiée le :** 22 septembre 2003, page 7292