



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

A 31

Question écrite n° 14226

## 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 le rapport national d'audit relatif aux grandes infrastructures confirme deux idées de bon sens en ce qui concerne la saturation de l'autoroute A 31. Tout d'abord, il reconnaît que tant que les poids lourds internationaux circuleront gratuitement sur l'A 31 entre Nancy et Thionville, ils utiliseront cette liaison plutôt que les autres autoroutes qui, elles, sont à péage (cas de celle qui traverse Champagne-Ardennes). Ensuite, il confirme que, compte tenu des nouvelles technologies (systèmes GPS), on peut instaurer un péage sélectif pour les poids lourds sur une autoroute gratuite (cela se pratique déjà en Angleterre). Les poids lourds sont le principal facteur de saturation de l'A 31, notamment lorsqu'ils se doublent de manière anarchique. Pour réduire leur nombre, il faut donc instaurer au plus vite un péage pour les poids lourds de transit international qui utilisent l'A 31 entre Nancy et Thionville. Cela réduirait de 15 % à 20 % leur nombre et l'avancée serait importante. Compte tenu de l'urgence, elle souhaiterait qu'il lui indique si le Gouvernement ne pourrait pas étudier à titre expérimental, en Lorraine, le lancement d'un système de péage qui s'appliquerait aux poids lourds sur les sections saturées l'A 31.

## Texte de la réponse

Après le riche débat qui s'est tenu au Parlement au printemps dernier, le Gouvernement présentera, dans le cadre du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre prochain, ses principales orientations sur les infrastructures de transport et les moyens de leur financement. Une redevance spécifique pour les poids lourds a effectivement été évoquée comme une ressource possible. L'instauration d'une telle redevance suppose cependant que soient préalablement résolues plusieurs questions importantes d'ordre technique, juridique et économique. S'agissant du dernier point, il convient en particulier de trouver le moyen pour que la charge finale de cette redevance soit supportée par les chargeurs afin de ne pas affecter la compétitivité des entreprises françaises de transports routiers vis-à-vis de leurs concurrentes européennes. La France suit donc attentivement l'expérience conduite en Allemagne sur le sujet.

## 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 :** 14226

**Rubrique :** Voirie

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

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 17 mars 2003, page 1948

**Réponse publiée le** : 29 décembre 2003, page 9975