



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

A 31

Question écrite n° 2046

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 les orientations fixées par l'Union européenne pour les transports préconisent la limitation du trafic routier de marchandises. Dans cette logique, certains pays ont instauré des péages ou des taxes spécifiques aux poids lourds. Or en Lorraine, la saturation de l'autoroute A 31 est liée en grande partie à la circulation des poids lourds qui sont, pour plus des trois quarts, des véhicules étrangers à la région circulant en transit et n'apportant donc aucune retombée économique positive pour la région traversée. Ces poids lourds empruntent le sillon mosellan car l'autoroute A 31 y est gratuite contrairement aux autres autoroutes de liaison situées à l'ouest, entre Paris et Reims. Elle souhaiterait en conséquence qu'il lui indique s'il ne serait pas envisageable d'instaurer un péage pour les poids lourds empruntant l'autoroute A 31 entre la frontière du Luxembourg et Toul. Sans enfreindre les règles européennes, les poids lourds immatriculés en Lorraine pourraient bénéficier d'un régime préférentiel d'abonnement. Enfin, le produit des péages contribuerait au financement des délestages de l'A 31 rendus nécessaires par les flux de poids lourds, en l'espèce : 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 et liaison Toul - Dieulouard.

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. Celui-ci constitue un atout pour le développement 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, car la part des échanges entre la Lorraine et les zones extérieures à la région est également forte. 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 posés aujourd'hui par la circulation sur cet axe doit être vue dans le cadre d'une stratégie globale, combinant aménagement d'infrastructures et mesures d'exploitation, mais compte tenu de l'ampleur des problèmes elle ne peut se limiter à ces dernières. La problématique de saturation de l'A 31 a été intégrée dans l'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport rendu public début mars 2003. Les auditeurs ont estimé incontestable le risque de saturation à moyen terme de l'A 31 et fondé 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. Le préfet de région a consulté au cours du premier semestre 2003 les collectivités concernées sur un rapport établi par M. Lepingue, ingénieur général des ponts et chaussées, contenant des propositions sur la stratégie d'aménagement de l'axe nord-sud en Lorraine et de l'axe est-ouest au sud de Nancy. Le bilan du préfet de région Lorraine en date du 21 juillet 2003 fait apparaître un très

large consensus des grandes collectivités sur ces propositions. Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, a par lettre du 25 septembre 2003, chargé le préfet de région Lorraine de conduire les études de l'axe autoroutier nord-sud dans le sillon mosellan et de l'axe autoroutier est-ouest de Nancy, conformément aux conclusions de la consultation des collectivités. Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire qui s'est tenu le 18 décembre 2003 a approuvé les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à l'horizon 2025. Le Gouvernement y a affirmé l'intérêt qu'il porte au projet A 32 Nancy-Thionville et a retenu cette opération parmi les projets qui seront réalisés ou engagés d'ici 2012. Pour conduire cette politique, le Gouvernement a décidé la création d'une agence pour le financement des infrastructures de transport dont les ressources proviendront notamment des dividendes des sociétés publiques d'autoroutes. Par ailleurs, parmi les pistes suggérées par l'audit sur les grands projets et par 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. Les difficultés rencontrées par l'Allemagne dans la mise en place d'un système similaire dans ses finalités incitent à aborder cette question avec une grande prudence. L'instauration d'un régime préférentiel visant à exonérer une partie des usagers en raison de leur nationalité ou de leur domiciliation serait en tout état de cause contraire aux règles des droits français et communautaire sur le principe d'égalité.

Données clés

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

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2046

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 septembre 2002, page 2969

Réponse publiée le : 16 mars 2004, page 2050