



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

A 31 bis

Question écrite n° 437

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 pour remédier dans l'immédiat à la saturation de l'autoroute A 31, l'Etat a remplacé le projet d'A 32 nouvelle par un élargissement de l'A 31 en rase campagne et par la création de grands contournements sur la périphérie de Metz, Nancy et Thionville. Dans ce cadre, Mme le préfet de région a annoncé le lancement d'une étude sur le tracé éventuel de ces grands contournements. En la matière, il convient d'abandonner le projet de contournement de Metz par l'Est, c'est-à-dire plus ou moins en coïncidence avec l'ancien tracé A 32. Un tel passage ferait en effet double emploi avec la voie rapide Sud-Est de Metz actuellement en travaux. Par contre, il suffit de consulter une carte pour se rendre compte que le vrai chaînon manquant autour de Metz correspond à une rocade Sud-Ouest reliant Fey, Ars et Batilly. S'appuyant à l'Ouest sur l'autoroute A 4, cette rocade assurerait le prolongement de la voie rapide Sud-Est de Metz au-delà de l'échangeur de Fey. Elle présenterait donc un triple avantage : 1. Le trafic sur l'A 31 dans la traversée de Metz serait considérablement délesté ; 2. Une réponse partielle serait apportée aux difficultés de circulation dans Moulins ; 3. Cette rocade Sud-Ouest serait un raccourci avantageux pour les usagers provenant de Nancy ou du sud de la région et qui veulent emprunter l'autoroute A 4 en direction de Paris. Elle souhaiterait qu'il lui indique les mesures qu'il envisage de prendre en la matière.

Texte de la réponse

Le principe de réalisation d'un contournement sud-ouest évoqué par l'honorable parlementaire, alternatif d'un grand contournement est de l'agglomération de Metz, appelle, dans une première approche, les observations suivantes. Tout d'abord, en termes de délestage de l'autoroute A 31 dans la traversée de Metz, le rallongement significatif de parcours qui résulterait d'un contournement sud-ouest, ainsi que les caractéristiques de la voie associées à un relief difficile présentent un caractère dissuasif pour le trafic nord-sud. Concernant le trafic est-ouest, celui-ci continuerait à emprunter l'autoroute A 4 dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui. Enfin, pour les mouvements de rocade relativement faibles, seuls les flux peu importants venant du sud de l'agglomération en direction de l'A 4 vers l'ouest seraient intéressés par le contournement sud-ouest. Néanmoins, ces trafics disposent aujourd'hui d'un itinéraire en voie rapide empruntant la rocade sud et l'A 4, même si celui-ci est effectivement plus long. Par ailleurs, concernant les difficultés de circulation dans Moulins-lès-Metz, selon les prévisions des études de déplacements réalisées dans le cadre du dossier de voirie d'agglomération, la majorité des trafics concernés sont, soit d'origine locale, soit en provenance de la route nationale 43 (vallée de Montvaux). Ces trafics n'emprunteraient pas, pour l'essentiel, le contournement sud-ouest trop éloigné, qui ne paraît donc pas de nature à permettre l'allègement sensible espéré du trafic traversant Moulins-lès-Metz. L'honorable parlementaire évoque également l'intérêt d'un tel raccourci avantageux pour les itinéraires entre Nancy et le sud lorrain vers l'A 4 et Paris. Il convient toutefois de noter que l'itinéraire Nancy-Paris via la RN 4 présente une fréquentation supérieure à l'itinéraire empruntant les autoroutes A 31 et A 4 en raison de la différence de parcours importante (100 kilomètres en moins) et du coût de péage non négligeable. Cette fréquentation sera encore favorisée par la poursuite de l'aménagement de la RN 4 (mise à deux fois deux voies,

déviations récentes de Saint-Dizier et de Vitry-le-François...). A terme, la question d'un itinéraire Nancy-Paris via l'A 31 ne se posera plus que pour des trafics très faibles. Parallèlement à ces aspects fonctionnels, le projet d'un grand contournement sud-ouest soulève des problèmes techniques et environnementaux qui peuvent se révéler importants. En effet, le franchissement de la vallée de la Moselle (RN 57, Moselle, voies ferrées et route départementale 6) présenterait des difficultés spécifiques en termes d'ouvrage d'art et de tracé. Le relief des côtes de Moselle et les problèmes de dénivelé conduiraient, très probablement, à la construction d'un tunnel. Par ailleurs, des problèmes géotechniques ne seraient pas à exclure, l'instabilité des terrains touchant déjà certaines communes du piémont des côtes de Moselle. Au plan environnemental, le contournement sud-ouest traverserait en partie un secteur sensible, situé dans le périmètre du parc naturel régional de Lorraine, auquel il risquerait de porter atteinte sensiblement et qui, sous réserve même de leur faisabilité, nécessiterait, quoiqu'il en soit, des mesures importantes d'insertion environnementale. Au plan financier, au regard de ces difficultés, et selon une approche très sommaire, le coût du contournement sud-ouest serait probablement très sensiblement plus cher que le contournement à l'est. Au stade actuel des études et des réflexions sur les modalités pour résoudre les problèmes de saturation de l'autoroute A 31 dans le sillon mosellan, l'ensemble de ces premiers éléments relatifs au principe d'un contournement sud-ouest ne paraît pas de nature à permettre aujourd'hui un abandon des solutions de contournement est de Metz.

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 : 437

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 14 octobre 2002

Question publiée le : 15 juillet 2002, page 2632

Réponse publiée le : 21 octobre 2002, page 3728