



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

A 32

Question écrite n° 80643

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le fait qu'en réponse à sa question écrite n° 69087 publiée au Journal officiel du 29 novembre 2005, il reconnaît que le trafic prévisionnel entre Dieulouard et Retonfey sur l'éventuel tracé Est de l'autoroute A 32 ne serait que de 10 000 véhicules par jour à échéance 2020. Le commentaire ministériel indique que compte tenu que cette autoroute serait dédiée au trafic de transit, il n'est pas surprenant que le trafic y soit plus faible que sur l'actuelle autoroute A 31 qu'il s'agit de délester. L'autosatisfaction de façade dont il est fait état dans la réponse ministérielle est quand même quelque peu surprenante puisque l'autoroute A 31 qui est saturée à hauteur de Metz supporte un trafic de plus de 80 000 véhicules par jour. Il est pour le moins peu convaincant de choisir un tracé d'autoroute nouvelle délestant seulement 10 000 véhicules par jour. Au niveau du résultat, cela représente trois fois moins que le trafic absorbé par la voie rapide de contournement sud-est de Metz qui vient d'être mise en service. On peut donc se demander si le choix du tracé Est de l'autoroute A 32 ne devient pas de plus en plus un dossier politicien, en totale contradiction avec le bon sens le plus élémentaire. La prétendue justification du choix du tracé Est pour l'éventuelle autoroute A 32 est qu'elle serait rentable. Elle souhaiterait donc qu'il lui indique comment il est possible d'envisager qu'une autoroute traversant des zones urbanisées et franchissant la Moselle, ce qui est très coûteux, puisse être rentable avec seulement 10 000 véhicules par jour.

Texte de la réponse

Les estimations moyennes de trafic à l'horizon 2020 donnent des résultats allant de 10 000 véhicules par jour pour la section centrale de l'autoroute A32 à 20 000 véhicules pour la section Sud. La prévision de trafic de 9 000 véhicules jour correspond à l'hypothèse la plus basse. Les études en cours vont permettre d'affiner ces estimations. Il n'est pas surprenant que le niveau de trafic attendu sur l'A32 soit plus faible que sur l'A31. En effet, sa fonction principale sera d'écouler les trafics de transit et d'échange moyennes et longues distances, alors que le trafic local, plus important, est appelé à rester sur l'A31. Pour autant, cette séparation des flux permettra d'assurer un meilleur niveau de service routier dans le sillon mosellan. S'agissant de la réalisation de la section centrale de l'A32, un phasage de l'investissement en fonction des niveaux de trafic attendu sur cette section n'est pas exclu à ce stade des études. Dans cette hypothèse, l'élargissement de l'A31 entre Dieulouard et Fey pourrait constituer une solution permettant de répondre de façon satisfaisante aux besoins de capacité à court et moyen termes. Néanmoins, à plus long terme, la réalisation de la section centrale de l'A32 sera nécessaire, d'une part, afin d'assurer une desserte optimale de l'aéroport et de la future gare TGV Lorraine, et, d'autre part afin de soulager l'A31 qui même à deux fois trois voies devrait être proche de la saturation à l'horizon 2025.

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 : 80643

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 13 décembre 2005, page 11478

Réponse publiée le : 7 mars 2006, page 2608