



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

A 31

Question orale n° 1434

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 plusieurs questions écrites et à plusieurs courriers, il lui a confirmé que les études du projet d'autoroute A 32 selon le tracé est ne prévoyaient qu'un trafic de 9 000 à 10 000 véhicules/jour sur la section Dieulouard-aéroport régional Retonfey. Il lui a par ailleurs indiqué que dans ces conditions, l'option d'une mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A 31 existante entre Dieulouard et Fey redevenait d'actualité en tant que partie intégrante du projet A 32. Pour ce qui est de la section centrale du projet A 32, cette mise à 2 x 3 voies se substituerait donc à la logique de création d'une autoroute nouvelle. Dès lors, ce serait le seul élément du dossier qui recueillerait une quasi-unanimité. Elle lui demande donc si le développement d'un consensus sur ce point ne lui semble pas préférable à l'attitude conflictuelle consistant à passer en force malgré le bilan économique désastreux lié aux très faibles prévisions de trafic sur une autoroute nouvelle à péage qui serait parallèle à l'autoroute A 31 gratuite. Par ailleurs, sur les sections à 2 x 3 voies de l'autoroute A 31 entre Dieulouard et Fey, la principale cause des encombrements est liée aux poids lourds qui se doublent en roulant, pratiquement à la même vitesse et qui bloquent les autres véhicules sur parfois plusieurs kilomètres. En réponse à plusieurs questions écrites, il a indiqué que des interdictions de doubler pour les poids lourds étaient actuellement expérimentées en France sur certaines petites sections d'autoroute. Elle lui demande si à titre expérimental, on ne pourrait pas instaurer une telle interdiction sur l'autoroute A 31 sur la petite distance séparant les échangeurs de Fey et Pont-à-Mousson-Sud.

Texte de la réponse

PROJETS CONCERNANT LES AUTOROUTES

A 31 ET A 32

M. le président. La parole est à Mme Marie-Jo Zimmermann, pour exposer sa question, n° 1434, à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, relative aux projets concernant les autoroutes A 31 et A 32.

Mme Marie-Jo Zimmermann. Monsieur le ministre délégué au tourisme, lors des dernières élections régionales, les Lorrains se sont clairement prononcés en faveur des listes favorables à un tracé ouest de la future autoroute A 32. Cependant, à la suite de diverses pressions, le principe du tracé est a été provisoirement maintenu par les pouvoirs publics.

Or, dans la partie centrale, c'est-à-dire entre Dieulouard et Retonfey, deux solutions existent pour le tracé est. La première consiste à réaliser une autoroute A 32 entièrement nouvelle. La seconde, qui m'a été confirmée en réponse à une question écrite, serait d'utiliser une partie de l'A 31 existante en l'élargissant à deux fois trois voies entre les échangeurs de Dieulouard et de Fey.

Or, le préfet de région vient d'annoncer que pour ce tronçon central, l'enquête publique retiendrait le principe d'une A 32 nouvelle entre Dieulouard et Retonfey au prétexte que, même élargie à deux fois trois voies, l'A 31 n'aurait pas une capacité suffisante entre Dieulouard et Fey. À y regarder de plus près, il est clair que le préfet se comporte en illusionniste.

En effet, selon les réponses ministérielles et selon le préfet lui-même, même en utilisant les hypothèses de travail les plus favorables, le trafic prévisionnel sur une autoroute A 32 nouvelle n'atteindrait, dans ce secteur, que de 10 000 à 12 000 véhicules par jour. L'A 31 à deux fois deux voies a actuellement une capacité d'environ 70 000 véhicules par jour et son élargissement à deux fois trois voies entraînerait une capacité supplémentaire de 35 000 véhicules par jour, ce qui représente trois fois les 10 000 à 12 000 véhicules par jour d'une hypothétique nouvelle A 32.

Le préfet de région n'est donc pas sérieux lorsqu'il prétend qu'une A 31 à deux fois trois voies dans ce secteur ne suffirait pas, alors que le supplément de capacité représente trois fois ses propres prévisions pour une A 32 nouvelle !

Les enjeux financiers sont considérables car les emprises foncières pour l'élargissement à deux fois trois voies de l'A 31 sont d'ores et déjà réservées et la plupart des ouvrages d'art sont calibrés en conséquence.

L'élargissement de l'A 31 coûterait donc à peine 10 % du coût d'une A 32 nouvelle et, de plus, fait l'unanimité des Lorrains.

En politique, on ne peut pas dire tout et son contraire. Je suis donc très surprise qu'un haut fonctionnaire de l'État développe un argumentaire aussi peu crédible. Je vous demande par conséquent, monsieur le ministre, s'il ne serait pas temps de gérer le dossier de l'A 32 de manière plus technique et beaucoup moins politicienne. J'ajouterai, pour finir, qu'il s'agit d'un dossier qui nous préoccupe, en Lorraine, depuis 1994 ! Les chiffres parlent d'eux-mêmes et montrent bien l'inutilité de cette autoroute A 32 à péage.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au tourisme.

M. Léon Bertrand, *ministre délégué au tourisme*. Madame la députée, la section centrale de l'autoroute A 31 supporte un trafic important, vous l'avez rappelé, et les études réalisées montrent que la section entre Dieulouard et Fey sera saturée dès 2015 et en 2025 si elle est élargie à deux fois trois voies.

La section centrale de l'autoroute A 32, quant à elle, devrait supporter, à l'horizon de 2020, un trafic de l'ordre de 10 000 véhicules par jour. Aussi les études conduites n'écartent-elles pas l'hypothèse d'une réalisation complète du tronçon entre Toul et Thionville ; option qui permettrait notamment d'assurer la desserte de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine et de la future LGV est-européenne.

Toutefois, M. Dominique Perben examinera vos positions en faveur de l'élargissement de l'A 31 sur sa section centrale, dans l'hypothèse d'une optimisation des infrastructures existantes. Je sais, du reste, que vous avez eu l'occasion de rencontrer plusieurs fois M. le ministre à ce sujet.

En ce qui concerne l'application de réglementations particulières relatives à la vitesse et au dépassement des poids lourds, une expérimentation est en cours sur certains itinéraires, notamment celui de la RN 10. Ces études vont permettre d'évaluer l'effet de ces réglementations sur la sécurité et la fluidité du trafic et d'établir prochainement un premier bilan dont nous tirerons les conséquences.

Quant à l'application expérimentale d'une telle mesure sur le tronçon de l'A 31, il revient aux autorités locales de police d'apprécier - surtout lorsque les échanges avec les réseaux adjacents sont fréquents - l'opportunité d'imposer des mesures ponctuelles plus restrictives que les règles générales. Attendons donc le bilan de l'expérimentation en cours, pour envisager avec les autorités locales la possibilité de telles mesures sur l'A 31.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Jo Zimmermann.

Mme Marie-Jo Zimmermann. Je remercie M. le ministre des transports de bien vouloir examiner avec vigilance ce dossier de l'A 31 - en particulier l'élargissement à deux fois trois voies. Je pense en effet que si cette solution avait été mise en oeuvre il y a dix ans, à aucun moment on n'aurait parlé d'une A 32.

En ce qui concerne les poids lourds, je remercie M. le ministre des transports de son intérêt puisqu'il s'agit du souci majeur sur cette autoroute. Je sais que sur d'autres portions d'autoroutes des mesures marquées par le volontarisme ont été prises. Or, le préfet de la région Lorraine, refuse d'étendre ce type de mesures à l'A 31 pour une raison très claire : il justifie ainsi l'existence de l'A 32.

Or, monsieur le ministre, il faudrait vraiment veiller à ce que le préfet soit certes le représentant de l'État, mais qu'il se montre aussi capable d'écouter à la fois ceux qui sont favorables au projet d'A 32 et ceux qui y sont défavorables en avançant des raisons très précises et très techniques.

Je remercie donc le ministre des transports de nous avoir reçus parce que nous avons enfin été écoutés et je souhaite vivement que ce dossier soit pris en compte. Oui, il y a urgence à régler les problèmes de l'A 31, mais pas n'importe comment. Les Lorrains ont choisi en 2004. Je ne souhaite pas que leur choix soit remis en cause, parce que, très loin d'être une option politique, c'est, au contraire, un choix d'aménagement du territoire. Telle est la question qui aujourd'hui est en jeu : un choix d'aménagement du territoire.

Données clés

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

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1434

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 février 2006, page 1107

Réponse publiée le : 8 février 2006, page 783

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 7 février 2006