



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

VR 52

Question écrite n° 37510

## Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur le fait que dans le cadre du Grenelle de l'environnement, il apparaît que le projet d'autoroute A 32 n'est pas la bonne solution aux problèmes de saturation de l'autoroute A 31. En la matière, un consensus se crée progressivement en faveur d'une mise à 2 x 3 voies des sections à 2 x 2 voies de l'autoroute A 31 et surtout d'un délestage par le biais d'aménagements ponctuels qui auraient dû être réalisés depuis longtemps. C'est tout particulièrement le cas de la voie rapide (VR 52) qui devrait désenclaver les vallées du bassin sidérurgique et qui pour l'instant ne s'est concrétisé que sur quelques tronçons. En particulier, un énorme goulot d'étranglement avec plus de 20 000 véhicules/jour subsiste à hauteur de Marange-Silvange où, en dépit de l'inscription au dernier contrat de plan État-région, les travaux sont sans cesse reportés. Plus précisément, l'État persiste à ne pas dégager les crédits nécessaires. Elle lui demande, en conséquence, s'il peut considérer la section du projet VR 52, à hauteur de Marange-Silvange, comme fondamentalement prioritaire.

## Texte de la réponse

L'autoroute A 31 dans le sillon lorrain, notamment en Moselle, connaît des problèmes de saturation chronique. Alors que tous les modes, complémentaires à la route ont été développés et continuent de l'être notamment dans le cadre du contrat de projets 2009-2013 pour favoriser les transferts de trafic de la route vers le fer ou la voie d'eau, cet axe autoroutier nécessite d'être renforcé. Des mesures de régulation et de gestion dynamique du trafic seront prochainement mises en oeuvre le long de cet axe dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires (PDMI) de la région Lorraine. Elles devraient apporter une première réponse aux problèmes de saturation. Le projet initialement envisagé de création d'une nouvelle autoroute A 32, venant doubler l'A 31, apparaît peu conforme aux engagements de la France, que ce soit au regard des dispositions communautaires, ou des critères internationaux. Une nouvelle approche repose sur un aménagement de l'autoroute existante par la mise à 2 x 3 voies de l'A 31. Le projet est inscrit à la revue des projets engagée dans le cadre de l'élaboration du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Cette revue doit permettre d'arrêter la liste des grands projets d'infrastructures dont l'État, en cohérence avec les orientations du Grenelle de l'environnement, souhaite la réalisation à un horizon de vingt à trente ans. Bien que cette revue ne soit pas encore achevée, il ressort des éléments disponibles que le projet d'élargissement à 2 x 3 voies de l'A 31 pourrait globalement s'inscrire dans les orientations du Grenelle de l'environnement. Cet élargissement pourrait en premier lieu concerner la section Dieulouard - sud de Thionville. La section située au nord de Thionville ne dispose pas quant à elle des niveaux de trafic qui justifient pour l'instant sa mise à 2 x 3 voies. Sur ces bases et en anticipation des résultats du SNIT, il a donc été décidé d'engager les études relatives à l'aménagement à 2 x 3 voies de l'A 31 entre Dieulouard et le sud de Thionville préalables à une saisine de la commission nationale du débat public. La question du financement d'une telle opération devra être examinée avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées, compte tenu notamment de l'intérêt que le projet présente au niveau local, si le projet était effectivement retenu au SNIT. Seul un soutien des collectivités aux côtés de l'État permettra de le faire aboutir. S'agissant de la voie rapide 52, la modernisation de cet axe relève des Programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) qui succèdent au volet routier des contrats de plan État-région. La multiplicité des

aménagement à réaliser, les contraintes budgétaires régissant l'exercice et les difficultés à obtenir des cofinancements de la part de certaines collectivités territoriales ont rendu l'élaboration des PDMI délicate au niveau national, notamment en Lorraine. Dans ce contexte pourtant difficile, l'aménagement de la section Rombas-A4 de la VR. 52 à 2 x 2 voies, au droit de Marange-Silvange, a été inscrit dans sa totalité au PDMI 2009-2014 de la région Lorraine pour un montant de 60 millions d'euros. Les financements mis en place en 2010 permettront de finaliser les études, en particulier celles de la tranchée couverte, afin de permettre la tenue de l'enquête publique « loi sur l'eau » en 2011 et le lancement des appels d'offres pour travaux.

## 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 :** 37510

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

**Ministère attributaire :** Écologie, énergie, développement durable et mer

## Date(s) clé(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 23 mars 2010

**Question publiée le :** 9 décembre 2008, page 10589

**Réponse publiée le :** 30 mars 2010, page 3651