



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 79220	De <b>Mme Marie-Jo Zimmermann</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Moselle )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > voirie	<b>Tête d'analyse</b> > A 31 bis	<b>Analyse</b> > perspectives.
Question publiée au JO le : <b>05/05/2015</b> Réponse publiée au JO le : <b>24/11/2015</b> page : <b>8523</b> Date de changement d'attribution : <b>12/05/2015</b>		

### Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le fait que dans le sillon mosellan, l'autoroute A31 existante est saturée. Seuls quelques aménagements ponctuels y ont été réalisés depuis 1990. Un temps précieux a cependant été perdu avec l'hypothèse d'une A32 à péage qui s'est heurtée à l'opposition des populations concernées. Le nouveau projet, dit A31 bis, est présenté dans le cadre de la procédure du débat public, il retient l'option d'élargir et d'aménager l'autoroute existante, ce qui est pertinent. La seule exception concerne la section centrale entre Fey et Richemont où le projet A31 *bis* ne prévoit quasiment rien. Ainsi, le projet A31 *bis* traite la région messine en parent pauvre. En ce sens, trois constats s'imposent : - 1) Il est inacceptable qu'entre Toul et la frontière et hors traversée des villes, on laisse une seule section à 2 X 2 voies, celle de Fey-Augny. Ce sera un véritable goulot d'étranglement ; 2) Le contournement sud-est de Metz a été cofinancé par les collectivités territoriales pour faciliter les déplacements locaux. De ce fait, il n'est pas aux normes autoroutières et n'a que 2 X 2 voies. En de nombreux points, il est déjà en limite de saturation, notamment entre Peltre et l'ex RN3. Il est donc inconcevable d'utiliser cette section d'intérêt local pour y reporter la masse du transit nord-sud, avec des milliers de poids lourds, voitures, caravanes et autres véhicules ; 3) Le report du transit nord-sud sur l'A4 au nord-est de Metz, entraînerait également des difficultés inextricables car dès à présent, la Croix de Hauconcourt reliant l'A4 à l'A31 est saturée. Elle lui demande donc pourquoi la section Fey - Metz - Richemont est ainsi traitée en parent pauvre par le projet A31 bis.

### Texte de la réponse

L'autoroute A31 revêt un rôle majeur pour les territoires du sillon lorrain et ses usagers et riverains supportent des difficultés et nuisances quotidiennes, du fait de l'importance des trafics, qu'il s'agisse des véhicules particuliers ou des poids lourds. De nombreux Lorrains empruntent l'A31 tous les jours pour se rendre au travail, ce qui provoque une congestion importante aux heures de pointe, tout particulièrement entre Thionville et le Luxembourg, en raison de la forte augmentation du nombre de transfrontaliers ces dernières années. Le projet d'autoroute A31 bis a été classé parmi ceux de première priorité par la commission Mobilité 21 et le Gouvernement est tout particulièrement attaché à sa réalisation rapide. Il tire les enseignements des opinions exprimées lors du débat public de 1999 sur le projet, aujourd'hui abandonné, d'autoroute A32. Les aménagements envisagés portent sur un élargissement à deux fois trois voies des infrastructures existantes, accompagné d'une remise à niveau environnementale et de la construction de deux nouveaux tronçons autoroutiers à deux fois deux voies : la liaison A30-A31 Nord à l'ouest de Thionville et la liaison Toul-Dieulouard. La Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie le 26

novembre 2014 et a décidé le 3 décembre 2014, d'organiser un débat public sur le projet A31 bis au printemps 2015. Le débat public a été lancé par les réunions d'ouverture des 15 et 16 avril dernier, à Nancy et à Metz, et a été prolongé jusqu'à septembre 2015 suite à la décision de la CNDP du 2 juillet 2015 de solliciter une expertise complémentaire indépendante portant sur les aménagements prévus dans la partie sud du projet. Ce moment fort de concertation entre l'État et le grand public s'inscrit dans la démarche de renforcement de la démocratie participative engagée par le Gouvernement. À la suite de la clôture du débat le 30 septembre dernier, le président de la CNDP dispose d'un délai de deux mois pour dresser le bilan de la concertation qui rendra compte de l'ensemble des avis exprimés lors du débat et sur la base duquel une décision ministérielle viendra fixer les orientations du projet autoroutier A31 bis d'ici février 2016. Sans préempter le résultat de ce processus en cours, certains éléments concernant l'aménagement de la section Fey-Metz-Richemont doivent être rappelés. Le projet A31 bis propose d'orienter les flux de transit au niveau des échangeurs de Fey et d'Hauconcourt vers le contournement sud-est de Metz (RN431) et sur l'autoroute A4 (exploitée par la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France - SANEF) afin de soulager le trafic sur l'A31 en traversée de l'agglomération messine et d'en limiter les nuisances. Le trafic de transit réorienté est estimé à 4 000 poids-lourds par jour. Concernant plus spécifiquement la section Fey-Augny, les études ont montré que la capacité de l'A31 à 2x2 voies entre les échangeurs de Fey et Augny reste suffisante à long terme pour toutes les hypothèses de trafic, c'est pourquoi il n'est pas envisagé à ce jour un élargissement de cette section. Des études complémentaires seront réalisées afin d'identifier les dysfonctionnements que pourrait connaître la RN431 aux heures de pointes au niveau des échangeurs et les aménagements permettant d'y répondre. Un diagnostic sera conduit pour définir les travaux nécessaires pour permettre à la chaussée de la RN431 de supporter le trafic réorienté depuis la traversée de Metz. Enfin une évaluation sera faite de la nécessité réglementaire d'éventuelles protections phoniques complémentaires. Enfin, l'aménagement à 2x3 voies et la mise aux normes environnementales correspondante de la section Mey-Hauconcourt de l'autoroute A4 (contournement nord-est de Metz) sont prévus par le contrat de concession SANEF et par l'avenant adopté début septembre dans le cadre du plan de relance autoroutier. La réalisation des travaux et leur financement est confié à la SANEF et la mise en service de la section aménagée est prévue pour 2022.