



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>1455</b>	De <b>Mme Marie-Jo Zimmermann</b> ( Les Républicains - Moselle )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<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>17/05/2016</b> Réponse publiée au JO le : <b>25/05/2016</b> page : <b>3559</b>		

### Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le climat sur le fait qu'à partir de Nancy, le projet autoroutier A31 bis prévoit trois grands aménagements prioritaires : l'élargissement de l'A31 existante entre le Nord de Nancy et Fey ; la création du contournement Ouest de Thionville ; l'élargissement de l'A31 existante entre le Nord de Thionville et la frontière. Pour chacune de ces trois sections, elle lui demande quels sont la longueur du tracé correspondant et le montant prévisionnel des investissements. Elle lui demande aussi pour quelle raison il y a une différence de traitement, puisqu'un péage serait instauré au Nord de Thionville mais pas au Nord de Nancy. Enfin, elle lui demande si pour le financement d'une troisième voie dédiée aux transports collectifs au Nord de Thionville, elle serait favorable à l'utilisation de la taxe régionale sur les carburants (TICPE) ou favorable à la création d'une écotaxe régionale sur les poids lourds.

### Texte de la réponse

#### PROJET AUTOROUTIER A31 *BIS*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Marie-Jo Zimmermann, pour exposer sa question, n° 1455, relative au projet autoroutier A31 *bis*.

**Mme Marie-Jo Zimmermann.** Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, pour remédier à la saturation de l'autoroute A31 entre Toul et la frontière luxembourgeoise, le Gouvernement a lancé le projet d'A31 *bis*, qui prévoit, à partir de Nancy, trois grands aménagements : la mise à deux fois trois voies de l'A31 existante entre le nord de Nancy et Fey ; la création du contournement ouest de Thionville entre Richemont et la sortie nord de Thionville ; la mise à deux fois trois voies de l'A31 existante entre le nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise. Pour chacune de ces trois sections, je souhaiterais la longueur des tracés et le montant prévisionnel des investissements.

Des travaux du même type étant prévus pour la mise à deux fois trois voies des sections existantes, actuellement gratuites, au nord de Nancy et au nord de Thionville, comment expliquer la différence de traitement qui fait qu'un péage serait instauré pour le second tronçon et non pour le premier ?



Par ailleurs, outre que la création d'une écotaxe régionale sur les poids lourds, préconisée par de nombreux responsables, dégagerait des ressources bien utiles pour financer les travaux, reconnaissez-vous qu'elle améliorerait la compétitivité du transport des camions par chemin de fer, notamment sur la ligne existante de ferroutage entre le Luxembourg et le Sud de la France ?

Enfin, dans la mesure où l'élargissement prévu au nord de Thionville pourrait correspondre à une troisième voie, dédiée aux transports collectifs, le produit de la taxe régionale sur les carburants, initialement prévu pour l'hypothétique gare TGV de Vandières, ne pourrait-il être affecté au financement des travaux de cette troisième voie ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Madame la députée, comme vous le savez, la Commission nationale du débat public – CNDP – a organisé, en 2015, un débat public sur l'A31 bis : plus de 2 700 personnes ont participé aux réunions et 11 000 visiteurs ont consulté le site Internet. J'ai du reste pris bonne note de vos interventions lors des réunions publiques de Metz. Le débat a mis en évidence, je le rappelle, un large consensus sur la nécessité de trouver des solutions rapides pour améliorer les conditions de déplacement sur cet axe majeur du sillon lorrain.

Sur la base des expressions recueillies et du bilan de la CNDP, j'ai donc pris, le 12 février 2016, la décision de poursuivre le projet par des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Le préfet de région a réuni le premier comité de pilotage le 3 mai dernier.

L'État a publié des estimations de coûts par section au cours du débat public. Pour la section Gye-Dieulouard, de 30 à 35 kilomètres selon les variantes, le montant de l'investissement est de l'ordre de 500 millions d'euros. Pour les aménagements entre Bouxières-aux-Dames et Richemont, distantes de 68 kilomètres, il s'élève à environ 350 millions d'euros. Enfin, pour la liaison entre l'A30 et l'A31 nord, de 10 kilomètres, et l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville, sur 14 kilomètres, le montant estimé est de 500 millions d'euros. Ces montants seront bien évidemment ajustés en fonction des choix opérés à l'issue de la prochaine phase de concertation locale, dont j'ai demandé au préfet le lancement avant fin 2017.

Pour ce qui est du périmètre de la concession et du choix du péage au nord de Thionville, je rappelle qu'il s'agit de la section la plus contrainte et la plus urgente. Le modèle concessif, qui consiste à confier les travaux à un opérateur privé, est donc adapté à la situation de cet axe, au regard de l'urgence comme du trafic. Là encore, les modalités d'application de ce modèle concessif seront issues de la concertation locale. Des études d'opportunité sur la réalisation d'une troisième voie, réservée aux transports collectifs, sont menées en parallèle.

À propos du financement, vous évoquez la majoration d'une deuxième tranche de la TICPE, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques. Toutes les pistes méritent d'être explorées. Quant à l'écotaxe régionale, si cette proposition a bien été évoquée par les participants au débat public, elle doit encore, vous le savez, faire l'objet d'études permettant d'en vérifier la faisabilité technique, juridique et financière.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Marie-Jo Zimmermann.

**Mme Marie-Jo Zimmermann.** Merci beaucoup, monsieur le ministre. Je souscris pleinement à vos propos sur de nombreux points, conformément à la position que j'ai prise lors de la réunion organisée à Metz par la CNDP. Mon souci reste cependant l'inégalité de traitement entre le nord de Thionville et le nord de Nancy, où la mise à deux fois trois voies sera gratuite. La CNDP et le Gouvernement considèrent certes – et cela ressort aussi des discussions avec le préfet – que le tronçon situé au nord de Thionville est la partie qui pose le plus de problèmes de construction, mais il y aurait là une inégalité de traitement. Les conditions qui ont été fixées – s'il y a un péage, cela



sera fait dans les dix ans, sinon ce sera dans vingt ans – posent problème.

Je souhaite vraiment que le Gouvernement soit très attentif à cette inégalité entre le nord de Nancy et le nord de Thionville. Les usagers lorrains, qui ont déjà payé l'autoroute A31, seront obligés de la payer une deuxième fois : c'est totalement incompréhensible.