

## 14ème législature

<b>Question N° : 1614</b>	De <b>M. Patrick Weiten</b> ( Union des démocrates et indépendants - 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>10/01/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>18/01/2017</b> page : <b>247</b>		

### Texte de la question

M. Patrick Weiten appelle 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 projet de l'A 31 bis en Lorraine. Suite au débat public organisé du 15 avril 2015 au 30 septembre 2015, la ministre de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la mer et le secrétaire d'état chargé des transports, de la mer et de la pêche ont acté par décision du 12 février 2016 la conduite et la poursuite de ce projet. Cette décision ministérielle fixe le cadre des orientations et objectifs de la nouvelle étape d'études et de conception du projet. L'article 2 de la décision ministérielle « retient le recours à la concession pour l'ensemble des aménagements autoroutiers en tracés neuf et ceux situés au nord de Thionville ». Avant de confirmer le choix définitif du mode de réalisation, il est important de rappeler que l'A31 est un axe autoroutier de grand transit européen nord sud et une liaison entre les territoires nationaux français et luxembourgeois. Aussi, il relèverait d'une grande injustice de faire financer en partie la mise en 2x3 du tronçon existant au nord de Thionville par les navetteurs qui utilisent au quotidien cette autoroute dans le cadre de leur déplacement pendulaire « domicile-travail ». Par conséquent, il lui demande de prendre toutes les mesures pour obtenir les financements de l'Europe et de l'État du Luxembourg qui viendraient ainsi compléter ceux de l'État français abondés de la contribution de la Région Grand Est qui bénéficieraient du produit de la taxe transit à instituer en lieu et place de l'éco taxe.

### Texte de la réponse

#### PROJET D'AUTOROUTE A 31 BIS

**Mme la présidente.** La parole est à M. Patrick Weiten, pour exposer sa question, n° 1614, relative au projet d'autoroute A31 bis.

**M. Patrick Weiten.** Madame la secrétaire d'État, à la suite du débat public organisé entre avril et septembre 2015, la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer et le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ont décidé le 12 février dernier le lancement du projet d'autoroute A31 bis en Lorraine. Je souhaite appeler votre attention sur l'importance vitale de cette infrastructure transfrontalière et européenne pour notre région.

À vocation initialement interurbaine, l'A31 a dû progressivement absorber les flux sans cesse croissants du transit européen, renforcés par l'augmentation des déplacements de travail vers le Luxembourg, au terme de laquelle près



de cent cinquante mille travailleurs frontaliers devraient emprunter cette autoroute en 2030. La thrombose que l'on constate déjà aux heures de pointe bloque totalement la circulation aux frontières, créant des embouteillages et des détours souvent obligés vers le réseau départemental, ce qui occasionne de nombreux accidents.

En matière de financement, l'article 2 de la décision ministérielle retient « le recours à la concession pour l'ensemble des aménagements autoroutiers en tracés neufs et ceux situés au nord de Thionville ». Avant tout choix définitif, il est important de rappeler qu'il serait injuste de faire financer en partie cette autoroute de niveau européen par les navetteurs qui l'utilisent pour leurs déplacements quotidiens entre leur domicile et leur travail.

Le Gouvernement est-il disposé à reconnaître le caractère transfrontalier et européen de l'A31 *bis* au regard de l'importance du trafic de transit ? Est-il prêt à réaliser prioritairement et dans les plus brefs délais, les aménagements indispensables et vitaux pour l'actuelle A31 au nord de Thionville ? Surtout, est-il disposé à rechercher tous les financements nécessaires auprès de l'État maître d'ouvrage, de l'Union européenne, du Grand-Duché de Luxembourg et de la Région Grand Est et à créer une écotaxe régionale sur les poids lourds en transit international dans le sillon lorrain, plutôt que de faire financer une telle infrastructure par le seul usager local ?

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Barbara Pompili, secrétaire d'État.** Monsieur le député Patrick Weiten, je vous prie de bien vouloir excuser mon collègue Alain Vidalies, qui n'a pu être présent ce matin et qui m'a demandé de vous transmettre sa réponse.

L'autoroute A31 joue un rôle important pour les territoires du sillon lorrain. Ses usagers et riverains supportent des difficultés et des nuisances quotidiennes du fait de la densité du trafic des véhicules particuliers et des poids lourds, qui provoque une forte congestion aux heures de pointe.

Dans le cadre du renforcement de la démocratie participative engagé par le Gouvernement, le secrétaire d'État aux transports a tenu à associer le public le plus en amont possible aux réflexions menées par les services de l'État sur l'aménagement de cet axe. Il a saisi à cette fin la Commission nationale du débat public, la CNDP, à la fin de 2014. Celle-ci a organisé en 2015 un débat public sur le projet A31 *bis*, qui a rassemblé plus de 2 700 personnes lors des réunions publiques et 11 000 visiteurs sur le site en ligne du débat. Cette consultation a mis en évidence la nécessité d'améliorer les conditions de déplacement sur cet axe majeur de la région.

Sur le fondement des expressions recueillies lors du débat public et du bilan de la CNDP, M. Alain Vidalies et la ministre de l'environnement ont décidé, le 12 février 2016, de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique du projet A31 *bis*. De nouvelles concertations avec les habitants et les acteurs locaux sur les scénarios retenus sont également prévues avant toute déclaration d'utilité publique ; elles seront l'occasion de mieux connaître les impacts sur l'environnement et les riverains et d'affiner les différentes solutions apportées.

Le Gouvernement a retenu le principe de la concession pour l'ensemble des aménagements autoroutiers en tracé neuf et pour les aménagements au nord de Thionville.

Concernant le financement de ces aménagements, toutes les pistes doivent être explorées. Le Fonds européen pour les investissements stratégiques, issu du plan Juncker, mobilise 315 milliards d'euros depuis 2015 et jusqu'en 2018. Des négociations sont actuellement en cours pour prolonger ce plan au-delà de 2018 mais la place accordée au financement des infrastructures routières n'est pas encore déterminée à ce stade. Le plan vise en effet à encourager l'investissement privé en proposant une garantie de l'Union européenne. Dans le cadre d'une concession, et si un dispositif similaire est toujours en place à l'horizon de réalisation du projet, les candidats à la concession pourront inscrire la mise en place du financement privé dans un tel schéma.

Par ailleurs, le Grand-Duché de Luxembourg est activement associé à la réflexion en cours sur l'aménagement de la



section au nord de Thionville. Le gouvernement luxembourgeois a d'ores et déjà fait part de son intention de réaliser les aménagements nécessaires à la continuité de l'axe constitué par l' A31 et l'A3 côté luxembourgeois.

Enfin, concernant le recours à un dispositif de type « écotaxe » et comme le secrétaire d'État vous l'a déjà indiqué par courrier, cette proposition de financement, avancée par de nombreux participants au débat public, nécessite des études approfondies pour vérifier sa faisabilité juridique, technique et financière.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Patrick Weiten.

**M. Patrick Weiten.** Ce dossier est vieux d'une cinquantaine d'années et devient de plus en plus compliqué puisque les travailleurs frontaliers sont passés d'une dizaine de milliers en 1995 à quatre-vingt mille aujourd'hui et seront cent cinquante mille en 2030. On sait donc que la thrombose nous attend.

La solution à cette situation réside dans la complémentarité des moyens de déplacement et la région a consenti d'énormes efforts pour densifier le cadencement ferroviaire. Cela ne suffit pas et la thrombose menace non seulement Nancy mais aussi le nord et le sud de Thionville.

Je suis ravi qu'un débat public ait eu lieu. Le gouvernement luxembourgeois a réaffirmé, à l'occasion de la commission intergouvernementale, qu'il était prêt à financer des investissements d'infrastructures routières sur notre territoire. Il est important de poser cette question à Bruxelles, afin de démontrer que l'Europe est capable d'actions de proximité pour apporter des réponses sur le plan environnemental mais aussi économique.