



15ème législature

Question N° : 6006	De M. Xavier Paluszkiwicz (La République en Marche - Meurthe-et-Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Aménagement du réseau autoroutier - A31 bis	Analyse > Aménagement du réseau autoroutier - A31 bis.
Question publiée au JO le : 27/02/2018 Réponse publiée au JO le : 01/05/2018 page : 3778		

Texte de la question

M. Xavier Paluszkiwicz alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les problématiques d'engorgement et de migrations pendulaires de l'axe autoroutier A31 Thionville-Luxembourg. Dans le cadre de la future loi de programmation et de financement des infrastructures prévue au premier semestre 2018 et suite au rapport du Conseil d'orientation des infrastructures sous la présidence de M. Philippe Duron, il est rappelé qu'il est raisonnable de considérer le projet de l'A31 bis en trois phases distinctes, correspondant à trois sections : la partie sud entre Toul et le nord de Nancy, la section centrale entre Nancy et Metz et la partie nord entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Il rappelle qu'au vu de la situation de congestion de cet axe autoroutier privilégié quotidiennement par plus de 90 000 frontaliers français, il est important d'agir urgemment mais avec prudence quant aux solutions de financement de cette dernière. La solution préconisée par le rapport du COI-Duron du 1er février 2018, explicitée par le recours à une mise en concession et matérialisée par un acquittement du péage sans arrêt à une barrière, solution dite *free flow* semble injustifiée au vu du fait que ces mêmes frontaliers engorgent un autre axe, en prenant l'A30 puis la RD16, pour rejoindre le Luxembourg. Il lui demande quelles seront les mesures qu'elle prendra dans le cas de l'augmentation substantielle du trafic sur l'A30 et RD16. La problématique des migrations pendulaires ne sera pas résolue par la mise en place de cette concession, il affirme qu'elle sera simplement déplacée géographiquement en raison de la spécificité du territoire transfrontalier.

Texte de la réponse

L'État est pleinement conscient des conditions de circulation dégradées que connaît actuellement l'A31 et partage le constat de la nécessité de réaliser à un horizon rapproché des aménagements d'envergure sur cet axe. Sur la partie nord de l'itinéraire, les études menées montrent la nécessité de réaliser de manière concomitante un contournement autoroutier en tracé neuf au droit de Thionville ainsi qu'un élargissement à 2x3 voies de l'A31 entre le nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise afin d'assurer la fluidité du trafic sur l'ensemble du secteur. Conformément à la décision ministérielle de 2016, la réalisation de l'ensemble des aménagements entre Richemont et le Luxembourg par recours à une concession autoroutière est la solution privilégiée. Au vu du coût important de l'opération, cela permettra une réalisation rapide des travaux afin de réduire dans un délai raisonnable les difficultés actuellement supportées par les usagers de l'A31. Le péage servira à couvrir les coûts d'investissements nouveaux (élargissement de l'A31 et contournement ouest de Thionville) ainsi que les frais d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure. Il sera donc la contrepartie directe d'une amélioration significative du niveau de service pour les

usagers. Les modalités exactes du système de péage qui sera mis en œuvre dans le cadre de la concession restent à définir. Des études sont actuellement en cours afin d'évaluer les impacts en termes de trafic et de niveau de subvention d'équilibre de plusieurs schémas de concession et de système de péage. Les prévisions de trafic réalisées dans le cadre de ces études prennent en compte la sensibilité des usagers au péage. La solution technique du free-flow qui permet de réduire l'emprise des dispositifs de péage et d'en limiter l'impact sur la fluidité du trafic est bien évidemment prise en compte dans cette approche. Les résultats de ces études seront présentés dans le cadre des instances de pilotage du projet puis lors de la concertation avec le public prévue cette année. La solution préférentielle sera retenue en fonction de sa capacité à limiter les reports sur les voies adjacentes tout en garantissant un besoin raisonnable en matière de financement public. L'objectif du projet étant de conforter le niveau de service rendu par l'A31 et donc son attractivité, il permettra d'éviter l'engorgement des réseaux secondaires qui, en l'absence de projet, se retrouveraient saturés à horizon 2030 compte tenu des augmentations de trafic prévues sur ce secteur. Le projet A31 bis sera donc bénéfique pour la mobilité du quotidien dans ce secteur frontalier.