

15ème législature

Question N° : 7385	De M. Dominique Potier (Nouvelle Gauche - Meurthe-et-Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire (M. le SE auprès du ministre d'État)		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > aménagement du territoire	Tête d'analyse > Comité d'orientation des infrastructures	Analyse > Comité d'orientation des infrastructures.
Question publiée au JO le : 17/04/2018 Réponse publiée au JO le : 10/07/2018 page : 6191 Date de changement d'attribution : 24/04/2018		

Texte de la question

M. Dominique Potier attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'équation financière et les solutions innovantes ouvertes par le Comité d'orientation des infrastructures. Il souscrit à la méthode proposée, à la démarche intellectuelle qui embrasse les transports du quotidien, les grandes infrastructures et la multimodalité, et en salue également le réalisme financier. Néanmoins, l'équation du rapport Duron a été déclinée sous trois scénarios, allant de 48 à 80 milliards d'euros, faisant osciller la contribution publique de 2,4 à 4 milliards dans la deuxième période. Il est nécessaire d'avoir des ressources nouvelles. Dans ce domaine, le rapport Duron ouvre des perspectives : eurovignettes, télépéage sans arrêt, capacité de sélection des véhicules, etc. Sans plus parler de l'écotaxe, il faut inventer de nouvelles ressources, de nouvelles dynamiques financières. Des régions se portent d'ailleurs candidates : dans la région Grand Est, la présidence est ainsi volontaire pour expérimenter ces dispositifs dans le cadre d'un projet capital, l'A31 bis, dont le tracé fait l'objet d'un accord. Or avec le souci de ne pas segmenter les choses ni trop les retarder, et la volonté d'aménager le territoire tout en menant à bien la transition écologique, il lui demande si un partenariat sur le financement d'une maîtrise d'ouvrage serait envisageable. Et, le cas échéant, si celui-ci pourrait faire l'objet d'un portage original d'infrastructures du futur, afin de faire du Grand Est, de ses métropoles et du Sillon lorrain, un laboratoire de la multimodalité.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est conscient des difficultés de circulation et des phénomènes de congestion que subissent régulièrement les usagers de l'A31 sur le sillon Lorrain et est dans ce cadre attentif à l'avancée du projet A31 bis. Ce projet a fait l'objet en 2015 d'un débat public suivi d'une décision ministérielle qui a retenu le principe de l'aménagement progressif de la liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise et demandé la poursuite des études. Les services de l'État poursuivent en ce sens les études d'opportunité. Pour chaque secteur du projet, ces études portent sur l'analyse de plusieurs variantes en vue de les comparer sur le plan de l'écoulement des trafics, de la sécurité routière, de l'impact sur les milieux naturel et humain, de l'intérêt socio-économique et du besoin de financement public. En particulier, sur le secteur sud, deux grandes familles de variantes sont étudiées : la première consiste en la création d'un barreau autoroutier neuf entre Toul et Dieulouard tandis que la seconde prévoit un renforcement de la traversée de Nancy par un aménagement sur place de l'A31. Les résultats de ces études seront présentés aux élus ainsi qu'au public lors de la concertation qui se tiendra prochainement. Le choix de



la solution d'aménagement sur chacun des secteurs pourra intervenir à l'issue de cette concertation, en tenant compte de l'ensemble des avis qui auront été formulés. Concernant les modalités de financement, la décision ministérielle de 2016 consécutive au débat public précise que l'ensemble des aménagements autoroutiers en tracés neufs ainsi que les aménagements au nord de Thionville seront réalisés par mise en concession. Les autres aménagements, notamment un éventuel élargissement sur place de l'A31 en traversée de Nancy si cette solution devait être retenue à l'issue de la concertation, seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage publique. Ils seront nécessairement portés par l'État et leur financement sera assuré par l'État et les collectivités territoriales dans le cadre des prochaines générations de contrat de plan État-région (CPER).