



## 15ème législature

<b>Question N° : 439</b>	De <b>M. Xavier Paluszkiwicz</b> ( La République en Marche - Meurthe-et-Moselle )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports routiers	<b>Tête d'analyse</b> > Aménagement du secteur nord de l'autoroute A31 bis	<b>Analyse</b> > Aménagement du secteur nord de l'autoroute A31 bis.
Question publiée au JO le : <b>04/12/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>12/12/2018</b> page : <b>13476</b>		

### Texte de la question

M. Xavier Paluszkiwicz attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'adoption de la loi pour l'orientation des mobilités (LOM) et les problématiques autoroutières afférentes à ce projet dans la région du Grand Est. Il rappelle effectivement que sa circonscription de Meurthe-et-Moselle est directement concernée par les grands projets routiers de la LOM, dans l'aménagement du secteur nord notamment, reliant Thionville à Luxembourg. Il l'informe que le recours à un concessionnaire privé dans l'aménagement du secteur nord risque de conduire à une augmentation conséquente des prix pour les usagers du service routier, ces deniers se déportant dès lors sur les autoroutes voisines qui sont gratuites (A 30 et N 52), conduisant à une congestion massive du trafic routier en Meurthe-et-Moselle. Dès lors, il l'alerte sur la nécessité de recourir à d'autres moyens de financement que la concession de service public pour l'aménagement du tronçon autoroutier Thionville-Luxembourg de l'autoroute A 31 bis, afin d'assurer une fluidification de la circulation autoroutière dans cet espace transfrontalier essentiel aux mobilités intra-européennes, et limiter les nuisances pour les communes riveraines liées à ce projet.

### Texte de la réponse

#### AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD DE L'AUTOROUTE A31 BIS

**M. le président.** La parole est à M. Xavier Paluszkiwicz, pour exposer sa question, n° 439, relative à l'aménagement du secteur nord de l'autoroute A31 bis.

**M. Xavier Paluszkiwicz.** En septembre dernier, le chiffre hautement symbolique des 100 000 travailleurs frontaliers français passant la frontière luxembourgeoise a été franchi. Après vingt-cinq ans d'attente, voici le temps de l'adoption de la loi Mobilités, et différentes problématiques autoroutières relatives à cette loi émergent dans la région Grand Est. Ma circonscription voit passer tous les jours plus de 80 000 voitures et environ 12 000 poids lourds en direction du grand-duché du Luxembourg, et l'Institut national de la statistique luxembourgeois prévoit jusqu'à 132 000 frontaliers supplémentaires d'ici à 2035. De fait, les besoins de mobilité grandissent bien plus vite que les infrastructures de la troisième circonscription de Meurthe-et-Moselle dont je suis l'élu.

Ma circonscription est ainsi directement concernée par les grands projets routiers de la loi susmentionnée, et plus particulièrement par l'aménagement du secteur nord de l'autoroute A31 bis. Celui-ci est devenu un enjeu politique qu'il convient de mettre en exergue dans cet hémicycle. Dans la stratégie d'aménagement de ce tronçon nordique de l'autoroute A31 bis reliant Thionville à Luxembourg, le recours à un concessionnaire privé impliquerait des changements qui ne sauraient profiter au plus grand nombre et à l'intérêt général. Cela risque, en effet, de conduire à une augmentation conséquente des prix pour les usagers du service routier, et donc à un déport du flux sur les routes et sur les autoroutes voisines qui sont, quant à elles, gratuites.

On doit se souvenir, au ministère des transports, qu'un parcours de délestage existe via le bassin de Longwy, en empruntant l'autoroute A30, en plus de la nationale N52 qui est à quatre voies : ceux-ci, en 2,7 kilomètres et onze minutes de moins, permettent de rejoindre la Belgique en passant par le Luxembourg, et tout cela pour zéro euro ! Le projet d'aménagement du secteur nord de l'autoroute A31 bis entraînerait, de ce fait, une énorme congestion du bassin de Longwy.

Alors que le Luxembourg annonce la gratuité des transports publics – bus, tramways, trains – sur l'ensemble de son territoire dès 2020, pouvons-nous connaître l'état des réflexions de Mme la ministre des transports sur la nécessité de recourir à d'autres moyens de financement que la concession de service public pour l'aménagement du tronçon de l'A31 bis nord, ainsi que sur l'idée d'un tarif négocié pour les frontaliers se rendant chaque jour au Luxembourg – l'euro symbolique, par exemple ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, vous interrogez Mme Élisabeth Borne sur l'A31, qui connaît à l'heure actuelle des conditions de circulation dégradées, tout particulièrement sur la section comprise entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Le projet A31 bis vise à répondre, dans des délais appropriés, à l'ensemble de ces difficultés sur le sillon lorrain, suivant les trois secteurs nord, centre et sud. L'État a récemment lancé une concertation avec le public sur le projet afin de présenter les principales caractéristiques des aménagements envisagés et de dialoguer avec l'ensemble des acteurs. Cette concertation, qui prendra fin en février 2019, est un moyen utile pour faire part de votre avis et de vos attentes précises.

Sur le secteur nord en projet, les études menées ont montré la nécessité de réaliser de manière concomitante un contournement autoroutier en tracé neuf au droit de Thionville ainsi qu'un élargissement à deux fois trois 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 aux décisions prises en 2016, la réalisation de l'ensemble des aménagements entre Richemont et le Luxembourg se fera par recours à une concession autoroutière. Au vu du coût important de l'opération et des difficultés actuelles de mobilisation des fonds publics, 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 de l'ouest de Thionville – ainsi que les frais d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure. Il sera donc la contrepartie directe d'une amélioration du niveau de service pour les usagers. Les aménagements réalisés amélioreront l'attractivité de l'A31 sur le secteur nord et favoriseront les reports de trafic sur l'autoroute. Ils permettront ainsi d'éviter l'engorgement des réseaux secondaires qui, en l'absence de projet, se retrouveraient saturés à l'horizon 2030, au regard des augmentations de trafic prévues sur l'ensemble de la zone. Le projet A31 bis, même avec une mise à péage de la section nord, sera donc bénéfique pour la mobilité du quotidien dans ce secteur frontalier.

En outre, le projet améliorera directement les conditions de circulation en Meurthe-et-Moselle puisqu'il prévoit, d'une part, un élargissement à deux fois trois voies de l'A31 entre Augny et Bouxières-aux-Dames, et, d'autre part,



des travaux sur le secteur sud selon un parti d'aménagement qui reste à déterminer, actuellement discuté dans le cadre de la concertation en cours.

J'utiliserai les quelques secondes qu'il me reste pour réfuter ce qu'a dit M. Peu quand il m'a accusée de mentir devant la représentation nationale concernant le Charles-de-Gaulle Express. Je me suis bornée à dire que le projet serait mis en service avant 2024, date des Jeux, conformément à l'engagement que le Gouvernement a formellement pris. Je remercie les députés de ne pas verser dans l'outrance à l'Assemblée nationale.

**M. le président.** Pour une éventuelle réponse, il faut la faire juste après, madame la secrétaire d'État, car cela devient compliqué si notre collègue n'est plus là. La parole est à M. Xavier Paluszkiwicz.

**M. Xavier Paluszkiwicz.** J'insiste, madame la secrétaire d'État : j'espère que le ministère saura influencer sur le parcours de délestage évoqué précédemment afin de trouver une solution d'ensemble. Il ne faudrait pas régler un problème en en créant un autre sur la pointe nord-nord du département de la Meurthe-et-Moselle.