



16ème législature

| | | |
|---|--|--|
| Question N° : 154 | De M. Philippe Guillemard (Renaissance - Meurthe-et-Moselle) | Question orale sans débat |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > voirie | Tête d'analyse > La gestion et le désengorgement de l'autoroute A31 | Analyse > La gestion et le désengorgement de l'autoroute A31. |
| Question publiée au JO le : 31/01/2023 Réponse publiée au JO le : 08/02/2023 page : 936 | | |

Texte de la question

M. Philippe Guillemard interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur l'autoroute A31 qui traverse la circonscription de M. le député de Meurthe-et-Moselle. L'autoroute A31 est le fruit d'une histoire longue de 60 ans, depuis les débuts de sa construction en 1963. Elle est aujourd'hui un maillon essentiel des mobilités dans la région avec plus de 38 échangeurs sur une longueur de plus de 115 kilomètres. Plus globalement, elle constitue l'artère indispensable de la région Grand Est. Chaque jour, plus de 500 000 actifs empruntent l'A31 et plus de 30 000 déplacements sont effectués quotidiennement entre la ville transfrontalière de Thionville et le Luxembourg. À ce réseau autoroutier déjà saturé, viennent s'ajouter d'importants travaux sur plusieurs ouvrages de l'axe Nancy-Metz. Ces travaux accentuent l'engorgement du sillon lorrain et perturbent dans le même temps le déplacement des travailleurs transfrontaliers. Cette congestion entraîne un coût économique et social important alors même que les besoins de déplacement dans le sillon lorrain sont importants et en constante augmentation. M. le ministre n'est pas sans savoir que l'autoroute A31, gérée actuellement par la DIR Est, gestionnaire étatique, sera prochainement gérée par la région Grand Est, gestionnaire régional, à titre expérimental et ce pour une durée de 8 ans. Cette décision fait suite à la loi 3DS du 21 février 2022 confortant les compétences des collectivités locales dans les domaines des transports. Cette expérimentation permettra le début des travaux d'agrandissement d'une autoroute à trois voies dans les deux sens, améliorant à la fois son désengorgement et sa sécurité routière. Le département de Meurthe-et-Moselle ayant refusé la gestion de l'A31, la région Grand Est en sera en charge. Ce faisant, elle reproche la lenteur de l'État sur ce projet lui permettant de prendre en charge la maîtrise de l'ouvrage et l'accélération des travaux. Il souhaite savoir quels moyens seront transférés à la région pour entretenir et exploiter l'axe autoroutier A31 et à partir de quand.

Texte de la réponse

AUTOROUTE A31

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Guillemard, pour exposer sa question, n° 154, relative à l'autoroute A31.

M. Philippe Guillemard. L'autoroute A31, dont la construction a débuté en 1963 et qui traverse ma circonscription



de Meurthe-et-Moselle, a connu une histoire longue de soixante ans. Comportant trente-huit échangeurs sur une longueur de plus de 115 kilomètres, elle constitue un maillon essentiel des mobilités dans la région. Il s'agit de l'artère indispensable de la région Grand Est : chaque jour, plus de 500 000 actifs empruntent l'A31 et plus de 30 000 déplacements sont effectués entre Thionville et le Luxembourg.

À la saturation de ce réseau autoroutier s'ajoute la réalisation de travaux de grande ampleur sur plusieurs ouvrages de l'axe Nancy-Metz, qui accentue l'engorgement du sillon lorrain et perturbe le déplacement des travailleurs transfrontaliers. Cette congestion entraîne un coût économique et social d'autant plus important que les besoins de déplacement dans le sillon lorrain sont en constante augmentation.

L'autoroute A31, gérée actuellement par la direction interdépartementale des routes (DIR) Est, gestionnaire étatique, passera prochainement sous l'autorité de la région Grand Est, gestionnaire régional, à titre expérimental et pour une durée de huit ans. Cette expérimentation permettra le début de travaux d'agrandissement visant une autoroute à trois voies dans les deux sens, ce qui la désengorgera et améliorera la sécurité routière. La région Grand Est reproche à l'État sa lenteur dans la transmission de la gestion autoroutière et de la maîtrise d'ouvrage des travaux. Madame la secrétaire d'État, quels moyens seront transférés à la région pour entretenir et exploiter l'axe autoroutier A31, et dans quels délais ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme Bérangère Couillard, *secrétaire d'État chargée de l'écologie*. Laissez-moi vous rassurer quant à la volonté de l'État de trouver une solution à la saturation routière du sillon lorrain et de définir, avec les collectivités territoriales concernées, la stratégie d'aménagement la plus adaptée. Une nouvelle concertation est actuellement en cours sur l'aménagement de la section nord, les études se poursuivent sur la section Metz-Nancy, et un groupement d'intérêt public regroupant l'État, la région et les collectivités, destiné à produire un schéma d'aménagement pour l'agglomération de Nancy, est en formation.

La région Grand Est a manifesté son intérêt pour la mise à disposition d'une portion du réseau routier national comprenant l'A31, dans le cadre de la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite loi 3DS. La décision ministérielle du 4 janvier 2023 a confirmé la prise en compte de la demande de la région ; sa mise en œuvre nécessitera la signature d'une convention avec l'État. La loi « 3DS » dispose que les services de l'État affectés à ces missions seront mis à disposition de la région ; elle prévoit également le versement d'un droit à compensation calculé sur la base des dépenses récentes de l'État. Enfin, elle permet l'instauration éventuelle d'une redevance sur le transport routier de marchandises, comme le prévoit la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi climat et résilience. Dans l'hypothèse de cette expérimentation, il appartiendra à la région Grand Est de prendre position quant à la stratégie d'aménagement actuellement privilégiée par l'État et quant à la stratégie d'exploitation des axes considérés.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Guillemard.

M. Philippe Guillemard. Merci pour ces précisions, madame la secrétaire d'État. L'autoroute A31 représente l'interconnexion entre les différents réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux. De sa bonne gestion dépend le quotidien de milliers d'habitants et de travailleurs de notre sillon lorrain.