

Contrôle de Légalité :

AR n° : 057-225700012-20251204-lmc1X0200021ad4-DE

Date décision : 4/12/2025

Envoyé le : 09-12-2025

Date de l'AR : 09-12-2025

CONSEIL DEPARTEMENTAL
5ème REUNION TRIMESTRIELLE DE 2025

2ème Commission	INFRASTRUCTURES - MOBILITES - CONSTRUCTION - TRANSITION NUMERIQUE
ORIGINE	PRESIDENCE CABINET DU PRESIDENT
OBJET	A31BIS - ENQUETE PUBLIQUE SECTEUR NORD ENTRE THIONVILLE ET LA FRONTIERE AVEC LE GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG
DOSSIER N°	II 5 3356
RAPPORTEUR	M. SACCANI

DECISION

Par courrier en date du 23 octobre 2025, le Ministre des transports a saisi pour avis, sous deux mois, dans le cadre de l'enquête publique sur l'A31bis, secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg, les collectivités locales concernées dont le Département de la Moselle.

Lors du comité de pilotage du 28 novembre 2025, présidé par monsieur le Préfet du Département de la Moselle, réunissant élus, collectifs et associations, le calendrier des prochaines étapes de procédure et de consultation jusqu'à l'enquête publique a été présenté.

Depuis près de 30 ans, élus, riverains et techniciens débattent et travaillent sur ce projet qui prend une acuité particulière sur sa section nord.

Considérant les éléments contenus dans ce dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'A31bis secteur Nord, le Département :

I - Concernant les enjeux du projet d'A31bis et le secteur Nord

Se FÉLICITE de la prise en compte de la motion adoptée en première réunion trimestrielle de 2023. Ce projet d'autoroute a fait l'objet de procédures, de débats publics nombreux et nourris depuis plus de 30 ans.

Dès les années 1990, le projet d'A32 a émergé et a fait l'objet d'un débat public en 1992. Abandonné en 2010, l'État a travaillé à l'émergence d'un nouveau projet dénommé A31bis dont l'objectif est de répondre aux enjeux de gestion de l'A31 tout en privilégiant les aménagements sur place plutôt qu'un trajet neuf.

Adopté, à la majorité

Le 3 décembre 2014, **la commission nationale du débat public a décidé que le projet ferait l'objet d'un débat considérant l'intérêt national et international du projet et de ses impacts socio-économiques sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire dans un secteur fortement urbanisé. Le projet A31bis a ainsi fait l'objet d'un débat public du 15 avril au 30 septembre 2015.**

La décision ministérielle du 12 février 2016 a pris le parti de poursuivre le projet et prolonger les études.

Du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019, le projet A31bis a fait l'objet d'une concertation publique dont le bilan a été publié en juin 2019 par l'État.

Sur le secteur nord, la commande ministérielle issue de cette concertation a prescrit le lancement des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique de Richemont à la frontière luxembourgeoise, avec une réalisation dans les meilleurs délais possibles, confirmant ainsi l'intérêt de ce projet.

Le projet proposé répond à des enjeux réels en termes de mobilité, rendant cette infrastructure essentielle pour les territoires concernés.

- **L'A31bis comme réponse urgente à la saturation actuelle de l'A31**

Le trafic actuel dépasse les 100 000 véhicules jour sur certaines sections, faisant de l'A31 l'autoroute la plus chargée d'Europe avec une moyenne de 8 à 12 000 poids lourds par jour pour de réels enjeux de sécurité pour les usagers.

Des embouteillages quotidiens sont observés aux heures de pointe, au niveau des échangeurs de la traversée de Thionville ou à proximité de la frontière luxembourgeoise.

Cette situation amène les travailleurs transfrontaliers à utiliser les routes départementales, voire communales non adaptées, accroissant la dangerosité. Alors que la circulation globale a augmenté de 30% en 20 ans, les prévisions annoncent un fort accroissement des travailleurs transfrontaliers, 136 000 en 2030. Il y aurait plus de 100 000 frontaliers résidant dans le Nord Lorraine en 2030.

Si les travailleurs transfrontaliers sont fortement impactés dans leur vie professionnelle (augmentation des burn out...), les populations locales sont également en souffrance.

- **L'A31bis comme élément majeur d'une politique de mobilité multimodale au service de l'aménagement des territoires.**

D'importants projets sont menés pour améliorer et augmenter la capacité des transports collectifs et pour développer le fret ferroviaire et fluvial.

La région Grand-Est s'est ainsi engagée fortement à développer l'axe ferroviaire entre Metz et le Grand-Duché du Luxembourg, développant notamment un Service Express Régional Métropolitain inscrit au CPER 2023-2027. L'objectif à l'horizon 2028-2030 est de pouvoir proposer entre 20 000 et 22 000 places dans chaque sens aux heures de pointe au lieu des 9 000 et 11 000 aujourd'hui, soit un doublement de l'offre.

La France et le Luxembourg se sont engagés dans le développement d'infrastructures de mobilité par un financement partagé.

Plusieurs solutions visant à améliorer la mobilité sont par ailleurs développées par les collectivités dans les territoires : lignes de bus transfrontaliers, développement de P+R, création d'une troisième voie dédiée au transport collectif sur trois itinéraires de route départementale, notamment entre Hettange-Grande et Frisange, développement du

covoiturage, développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service, notamment de Thionville à Esch-sur-Alzette, développement des mobilités alternatives avec la mise en place de voies dédiées au mode doux de déplacement, voire d'autoroute à vélo.

Ces différents projets confirment la nécessité de choisir un tracé facilitant l'accès aux friches industrielles et permettant ainsi leur valorisation et leur ouverture à des projets économiques.

Le télétravail est depuis la crise Covid devenu un moyen de réduire les flux de circulation et a été autorisé plus largement passant de 27 à 29 jours puis de 29 à 34 jours.

D'autres projets ferroviaires sont également soutenus afin d'obtenir la réactivation des lignes secondaires telles que la ligne Thionville-Bouzonville-Forbach sous l'impulsion du Département de la Moselle et la ligne Fontoy-Thionville.

En agissant ainsi, les collectivités locales entrent pleinement dans le troisième millénaire d'une mobilité décarbonée. Si les collectivités assument entièrement leurs responsabilités face à la question de mobilité, il importe que l'État français continue à prendre les siennes, comme l'État luxembourgeois a pris les siennes.

Face à ces éléments, rappelant le fondement du projet d'A31bis sur le secteur nord, le Département de la Moselle :

- **REAFFIRME** son soutien inconditionnel à la réalisation rapide de l'A31bis ;
- **RAPPELLE** que ce projet est attendu depuis plus de 30ans par les populations de Lorraine et du BENELUX ;
- **RAPPELLE** également que le gouvernement luxembourgeois a entrepris de nombreux et nouveaux travaux d'infrastructures ;
- **INSISTE** sur un point essentiel, l'attractivité des territoires transfrontaliers passe par des infrastructures pensées à l'échelle européenne ;
- **AFFIRME** l'importance de créer une infrastructure répondant aux enjeux de mobilité sur l'ensemble des territoires concernés ;
- **AFFIRME** la nécessité de prioriser l'A31bis secteur Nord Mosellan dans la mesure où l'A31, du fait de son engorgement croissant, :

- ne répond plus à sa fonction de continuité autoroutière, utile tant en termes de proximité qu'en termes de grand transit sur un euro-corridor Nord-Sud ;

- ne peut plus jouer la complémentarité multimodale avec les modes de transport fluvial, aéroportuaire et routiers.

II - Concernant le choix du fuseau en tunnel F4

RAPPELLE et se **FÉLICITE** que par **décision ministérielle consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, relative au projet d'aménagement routier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise, la variante en tunnel du fuseau F4 soit retenue.**

Le Département se FÉLICITE de ce choix pour les raisons suivantes :

- **Des meilleurs enjeux de durabilité et de cohérence multimodale.** Le projet s'inscrit dans une stratégie multimodale franco-luxembourgeoise avec la coordination entre le SERM Lorraine-Luxembourg inscrit au CPER 2023-2027 et le plan national de mobilité 2035 du Luxembourg. Il se fait en complémentarité avec les voies réservées aux transports en commun et covoiturage et est intégré dans le SRADDET de la région Grand Est et la loi Climat et Résilience (ZAN).
- **Un moindre impact environnemental global,** avec une réduction de 40% de la surface d'espace naturel affectée par rapport aux autres variantes, notamment F2, F3, une traversée souterraine de Florange de l'ordre de 2,6 km en tunnel profond, limitant les atteintes à la biodiversité et aux riverains, une plus grande préservation des zones humides et boisements de Bétange et du parc du château inscrit aux Monuments Historiques, une réduction du morcellement des habitats naturels.
- **Une meilleure insertion urbaine et paysagère** grâce à une moindre artificialisation du sol agricole, au maintien des corridors écologiques entre les vallées de la Moselle et les zones forestières.
- **L'amélioration notable de la qualité de vie sur l'ensemble du territoire du thionvillois** avec la suppression du trafic de transit de poids lourd dans la traversée urbaine, la réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique dans les quartiers sud et centre.
- **Un impact meilleur en matière de biodiversité et de milieux naturels.** Le projet traverse un territoire riche en zones naturelles, boisements, prairies humides, vallées de la Fensch et de la Moselle. Le tracé F4 avec son tunnel évite les principaux réservoirs de biodiversité identifiés dans le schéma régional de cohérence écologique. Des ouvrages de continuité écologique sont prévus (Passage à faune, trame verte et bleue reconnectée). Des mesures compensatoires restaureront les milieux dégradés, notamment via des replantations et la reconstitution des zones humides.
- **Une plus grande préservation des ressources en eau et des milieux aquatiques et une meilleure exploitation de la ressource en eau.** Les eaux pluviales seront collectées, traitées et restituées par des bassins de décantation et filtres à sédiments. Les ouvrages et franchissement (Ruisseaux et fossés) assureront la transparence hydraulique et limiteront le risque d'inondation. L'ensemble est conforme à la loi sur l'eau.
- **Un impact moindre en matière de bruit et de qualité de l'air.** Les nuisances sonores seront réduites à Thionville et Terville grâce au report du trafic de transit sur le contournement, seront privilégiés l'installation de protections acoustiques, écrans et merlons et d'un revêtement à faible bruit sur les sections élargies. La diminution des concentrations de NO₂ et particules fines en zone urbaine sera recherchée. Une modélisation air et bruit intégrée à l'étude d'impact, évaluera ses effets sur un rayon de 500 mètres autour des emprises.
- **Un impact moindre en matière de sol, paysage et patrimoine.** Le tunnel profond réduit les atteintes visuelles et préserve les paysages du plateau de Florange et du parc de Bétange. Un plan de replantation et de réintégration paysagère est prévu sur 40 hectares (Talus, zones de compensation et bocagères). Un suivi archéologique sera mis en place et une protection des monuments historiques. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a mis en œuvre une séquence ERC (Éviter-Réduire-Compenser) qui fera l'objet d'un suivi.

Après avoir pris connaissance du rapport de Monsieur le Président et en avoir délibéré, le Conseil Départemental de la Moselle émet un avis favorable à la réalisation, dans les meilleurs délais, du barreau Nord concédé tel que défini dans la décision ministérielle du 05 janvier 2024 d'un aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise reposant sur la variante en tunnel du fuseau F4.

Patrick WEITEN
Président du Département

CONSEIL DEPARTEMENTAL
5ème REUNION TRIMESTRIELLE DE 2025

2ème Commission	INFRASTRUCTURES - MOBILITES - CONSTRUCTION - TRANSITION NUMERIQUE
ORIGINE	PRESIDENCE CABINET DU PRESIDENT
OBJET	A31BIS - ENQUETE PUBLIQUE SECTEUR NORD ENTRE THIONVILLE ET LA FRONTIERE AVEC LE GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG
DOSSIER N°	II 5 3356

Rapport du Président

Par courrier en date du 23 octobre 2025, le Ministre des transports a saisi pour avis, sous deux mois, dans le cadre de l'enquête publique sur l'A31bis, secteur nord entre Thionville et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg, les collectivités locales concernées dont le Département de la Moselle.

Lors du comité de pilotage du 28 novembre 2025, présidé par monsieur le Préfet du Département de la Moselle, réunissant élus, collectifs et associations, le calendrier des prochaines étapes de procédure et de consultation jusqu'à l'enquête publique a été présenté.

Depuis près de 30 ans, élus, riverains et techniciens débattent et travaillent sur ce projet qui prend une acuité particulière sur sa section nord.

Considérant les éléments contenus dans ce dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'A31bis secteur Nord, le Département :

I - Concernant les enjeux du projet d'A31bis et le secteur Nord

Se FÉLICITE de la prise en compte de la motion adoptée en première réunion trimestrielle de 2023. Ce projet d'autoroute a fait l'objet de procédures, de débats publics nombreux et nourris depuis plus de 30 ans.

Dès les années 1990, le projet d'A32 a émergé et a fait l'objet d'un débat public en 1992. Abandonné en 2010, l'État a travaillé à l'émergence d'un nouveau projet dénommé A31bis dont l'objectif est de répondre aux enjeux de congestion de l'A31 tout en privilégiant les aménagements sur place plutôt qu'un trajet neuf.

Le 3 décembre 2014, **la commission nationale du débat public a décidé que le projet ferait l'objet d'un débat considérant l'intérêt national et international du projet et de ses impacts socio-économiques sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire dans un secteur fortement urbanisé. Le projet A31bis a ainsi fait l'objet d'un débat public du 15 avril au 30 septembre 2015.**

La décision ministérielle du 12 février 2016 a pris le parti de poursuivre le projet et prolonger les études.

Du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019, le projet A31bis a fait l'objet d'une concertation publique dont le bilan a été publié en juin 2019 par l'État.

Sur le secteur nord, la commande ministérielle issue de cette concertation a prescrit le lancement des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique de Richemont à la frontière luxembourgeoise, avec une réalisation dans les meilleurs délais possibles, confirmant ainsi l'intérêt de ce projet.

Le projet proposé répond à des enjeux réels en termes de mobilité, rendant cette infrastructure essentielle pour les territoires concernés.

- **L'A31bis comme réponse urgente à la saturation actuelle de l'A31**

Le trafic actuel dépasse les 100 000 véhicules jour sur certaines sections, faisant de l'A31 l'autoroute la plus chargée d'Europe avec une moyenne de 8 à 12 000 poids lourds par jour pour de réels enjeux de sécurité pour les usagers.

Des embouteillages quotidiens sont observés aux heures de pointe, au niveau des échangeurs de la traversée de Thionville ou à proximité de la frontière luxembourgeoise.

Cette situation amène les travailleurs transfrontaliers à utiliser les routes départementales, voire communales non adaptées, accroissant la dangerosité. Alors que la circulation globale a augmenté de 30% en 20 ans, les prévisions annoncent un fort accroissement des travailleurs transfrontaliers, 136 000 en 2030. Il y aurait plus de 100 000 frontaliers résidant dans le Nord Lorraine en 2030.

Si les travailleurs transfrontaliers sont fortement impactés dans leur vie professionnelle (augmentation des burn out...), les populations locales sont également en souffrance.

- **L'A31bis comme élément majeur d'une politique de mobilité multimodale au service de l'aménagement des territoires.**

D'importants projets sont menés pour améliorer et augmenter la capacité des transports collectifs et pour développer le fret ferroviaire et fluvial.

La région Grand-Est s'est ainsi engagée fortement à développer l'axe ferroviaire entre Metz et le Grand-Duché du Luxembourg, développant notamment un Service Express Régional Métropolitain inscrit au CPER 2023-2027. L'objectif à l'horizon 2028-2030 est de pouvoir proposer entre 20 000 et 22 000 places dans chaque sens aux heures de pointe au lieu des 9 000 et 11 000 aujourd'hui, soit un doublement de l'offre.

La France et le Luxembourg se sont engagés dans le développement d'infrastructures de mobilité par un financement partagé.

Plusieurs solutions visant à améliorer la mobilité sont par ailleurs développées par les collectivités dans les territoires : lignes de bus transfrontaliers, développement de P+R, création d'une troisième voie dédiée au transport collectif sur trois itinéraires de route départementale, notamment entre Hettange-Grande et Frisange, développement du

covoiturage, développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service, notamment de Thionville à Esch-sur-Alzette, développement des mobilités alternatives avec la mise en place de voies dédiées au mode doux de déplacement, voire d'autoroute à vélo.

Ces différents projets confirment la nécessité de choisir un tracé facilitant l'accès aux friches industrielles et permettant ainsi leur valorisation et leur ouverture à des projets économiques.

Le télétravail est depuis la crise Covid devenu un moyen de réduire les flux de circulation et a été autorisé plus largement passant de 27 à 29 jours puis de 29 à 34 jours.

D'autres projets ferroviaires sont également soutenus afin d'obtenir la réactivation des lignes secondaires telles que la ligne Thionville-Bouzonville-Forbach sous l'impulsion du Département de la Moselle et la ligne Fontoy-Thionville.

En agissant ainsi, les collectivités locales entrent pleinement dans le troisième millénaire d'une mobilité décarbonée. Si les collectivités assument entièrement leurs responsabilités face à la question de mobilité, il importe que l'État français continue à prendre les siennes, comme l'État luxembourgeois a pris les siennes.

Face à ces éléments, rappelant le fondement du projet d'A31bis sur le secteur nord, le Département de la Moselle :

- **REAFFIRME** son soutien inconditionnel à la réalisation rapide de l'A31bis ;
- **RAPPELLE** que ce projet est attendu depuis plus de 30ans par les populations de Lorraine et du BENELUX ;
- **RAPPELLE** également que le gouvernement luxembourgeois a entrepris de nombreux et nouveaux travaux d'infrastructures ;
- **INSISTE** sur un point essentiel, l'attractivité des territoires transfrontaliers passe par des infrastructures pensées à l'échelle européenne ;
- **AFFIRME** l'importance de créer une infrastructure répondant aux enjeux de mobilité sur l'ensemble des territoires concernés ;
- **AFFIRME** la nécessité de prioriser l'A31bis secteur Nord Mosellan dans la mesure où l'A31, du fait de son engorgement croissant, :

- ne répond plus à sa fonction de continuité autoroutière, utile tant en termes de proximité qu'en termes de grand transit sur un euro-corridor Nord-Sud ;

- ne peut plus jouer la complémentarité multimodale avec les modes de transport fluvial, aéroportuaire et routiers.

II - Concernant le choix du fuseau en tunnel F4

RAPPELLE et se **FÉLICITE** que par **décision ministérielle consécutive à la concertation conduite du 21 novembre 2022 au 3 février 2023, relative au projet d'aménagement routier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise, la variante en tunnel du fuseau F4 soit retenue.**

Le Département se FÉLICITE de ce choix pour les raisons suivantes :

- **Des meilleurs enjeux de durabilité et de cohérence multimodale.** Le projet s'inscrit dans une stratégie multimodale franco-luxembourgeoise avec la coordination entre le SERM Lorraine-Luxembourg inscrit au CPER 2023-2027 et le plan national de mobilité 2035 du Luxembourg. Il se fait en complémentarité avec les voies réservées aux transports en commun et covoiturage et est intégré dans le SRADDET de la région Grand Est et la loi Climat et Résilience (ZAN).
- **Un moindre impact environnemental global,** avec une réduction de 40% de la surface d'espace naturel affectée par rapport aux autres variantes, notamment F2, F3, une traversée souterraine de Florange de l'ordre de 2,6 km en tunnel profond, limitant les atteintes à la biodiversité et aux riverains, une plus grande préservation des zones humides et boisements de Bétange et du parc du château inscrit aux Monuments Historiques, une réduction du morcellement des habitats naturels.
- **Une meilleure insertion urbaine et paysagère** grâce à une moindre artificialisation du sol agricole, au maintien des corridors écologiques entre les vallées de la Moselle et les zones forestières.
- **L'amélioration notable de la qualité de vie sur l'ensemble du territoire du thionvillois** avec la suppression du trafic de transit de poids lourd dans la traversée urbaine, la réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique dans les quartiers sud et centre.
- **Un impact meilleur en matière de biodiversité et de milieux naturels.** Le projet traverse un territoire riche en zones naturelles, boisements, prairies humides, vallées de la Fensch et de la Moselle. Le tracé F4 avec son tunnel évite les principaux réservoirs de biodiversité identifiés dans le schéma régional de cohérence écologique. Des ouvrages de continuité écologique sont prévus (Passage à faune, trame verte et bleue reconnectée). Des mesures compensatoires restaureront les milieux dégradés, notamment via des replantations et la reconstitution des zones humides.
- **Une plus grande préservation des ressources en eau et des milieux aquatiques et une meilleure exploitation de la ressource en eau.** Les eaux pluviales seront collectées, traitées et restituées par des bassins de décantation et filtres à sédiments. Les ouvrages et franchissement (Ruisseaux et fossés) assureront la transparence hydraulique et limiteront le risque d'inondation. L'ensemble est conforme à la loi sur l'eau.
- **Un impact moindre en matière de bruit et de qualité de l'air.** Les nuisances sonores seront réduites à Thionville et Terville grâce au report du trafic de transit sur le contournement, seront privilégiés l'installation de protections acoustiques, écrans et merlons et d'un revêtement à faible bruit sur les sections élargies. La diminution des concentrations de NO₂ et particules fines en zone urbaine sera recherchée. Une modélisation air et bruit intégrée à l'étude d'impact, évaluera ses effets sur un rayon de 500 mètres autour des emprises.
- **Un impact moindre en matière de sol, paysage et patrimoine.** Le tunnel profond réduit les atteintes visuelles et préserve les paysages du plateau de Florange et du parc de Bétange. Un plan de replantation et de réintégration paysagère est prévu sur 40 hectares (Talus, zones de compensation et bocagères). Un suivi archéologique sera mis en place et une protection des monuments historiques. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a mis en œuvre une séquence ERC (Éviter-Réduire-Compenser) qui fera l'objet d'un suivi.

Au regard de ces éléments, il nous faut adopter une position forte et sans réserve, avec l'ambition de la faire partager dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique à tous les acteurs impliqués et concernés.

Je vous demande de bien vouloir émettre un avis favorable à la réalisation dans les meilleurs délais du barreau Nord concédé tel que défini dans la décision ministérielle du 05 janvier 2024 d'un aménagement autoroutier entre Richemont et la frontière luxembourgeoise reposant sur la variante en tunnel du fuseau F4, permettant :

- de créer une infrastructure répondant aux enjeux de mobilité sur l'ensemble des territoires concernés ;
- de prioriser l'A31bis secteur nord Mosellan.

Patrick WEITEN

CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA MOSELLE

1^{ère} REUNION TRIMESTRIELLE de 2023

MOTION

Présentée par M. Patrick WEITEN, Président du Département de la Moselle

**Objet : Motion sur le projet d'A31bis / Secteur Nord :
Expression du Département de la Moselle**

Depuis près de 30 ans, élus, riverains, et techniciens débattent et travaillent sur ce projet qui prend une acuité particulière sur sa section nord.

Lors du Copil du 8 novembre présidé par M. le Préfet de Département, réunissant élus, collectifs et associations, il a été décidé que la nouvelle concertation porterait sur 4 variantes :

- Variante F10 - Viaduc (Sud de Thionville et Viaduc).
- Variante F4 - Tunnel profond (Via Florange).
- Variante F5 - Tunnel de surface (via Ouest de Florange).
- Variante F5 - Tunnel profond (via Ouest de Florange).

A l'issue de ce Copil, l'Etat a engagé depuis le 21 novembre 2022 une concertation sur le projet d'A31bis, en particulier sur le secteur nord consistant d'une part, en l'élargissement de la section autoroutière entre Thionville et la frontière luxembourgeoise et d'autre part, en la création d'une section en tracé neuf pour le contournement de Thionville.

Considérant les éléments publiés dans le dossier de concertation et présentés lors du Copil du 8 novembre 2022, le Département rappelle que :

Le projet d'autoroute a fait l'objet de procédures, de débats publics depuis plus de 30 ans.

- Dès les années 1990, le projet A32 a émergé et a fait l'objet d'un débat public en 1992.
- Abandonné en 2010, l'Etat a travaillé à l'émergence d'un nouveau projet dénommé **A31bis dont l'objectif est de répondre aux enjeux de congestion de l'A31 tout en privilégiant les aménagements sur place plutôt qu'un tracé neuf.**
- Le 3 décembre 2014, la Commission Nationale du Débat Public a décidé que le projet ferait l'objet d'un débat considérant **« l'intérêt national et international du projet et de ses impacts socio-économiques sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire dans un secteur fortement urbanisé. »**
Le projet A31bis a ainsi fait l'objet d'un débat public du 15 avril au 30 septembre 2015.
- La décision ministérielle du 12 février 2016 a pris le parti de **poursuivre le projet et prolonger les études.**
- Du 13 novembre 2018 au 11 mars 2019, le projet A31bis a fait l'objet d'une concertation publique dont le bilan a été publié en juin 2019 par l'Etat.

Sur le secteur nord, la commande ministérielle issue de cette concertation a prescrit le lancement des études préalables à la déclaration d'utilité publique de Richemont à la frontière luxembourgeoise avec une réalisation dans les meilleurs délais possibles confirmant ainsi l'intérêt de ce projet.

Le projet proposé répond à des enjeux réels en termes de mobilité rendant cette infrastructure essentielle pour les territoires concernés :

- **L'A 31bis comme réponse urgente à la saturation actuelle de l'A31.**
 - Le trafic actuel dépasse les 100 000 véhicules/jour sur certaines sections faisant de l'A31 l'autoroute la plus chargée d'Europe avec une moyenne de 8 à 12 000 poids lourds/jour avec de réels enjeux de sécurité pour les usagers.
 - Des embouteillages quotidiens sont observés aux heures de pointe au niveau des échangeurs de la traversée de Thionville ou à proximité de la frontière luxembourgeoise.
 - Cette situation amène les travailleurs transfrontaliers à utiliser les Routes Départementales voire Communales, non adaptées, accroissant la dangerosité.
 - Alors que la circulation globale a augmenté de 30% en 20 ans, les prévisions annoncent un fort accroissement des travailleurs transfrontaliers (117 000 en 2022 à 136 000 en 2030). Il y aurait plus de 100 000 frontaliers résidant dans le nord-lorrain en 2030.
- **L'A31bis comme élément majeur d'une politique de mobilité multimodale au service de l'Aménagement des Territoires :**
 - D'importants projets sont menés pour améliorer et augmenter la capacité des transports collectifs et pour développer les frets ferroviaires et fluviaux.
 - La Région Grand Est s'est ainsi engagée fortement à développer l'offre ferroviaire entre Metz et le Grand-Duché du Luxembourg développant notamment un Réseau Express Métropolitain Européen. L'objectif à l'horizon 2028-2030 est de

pouvoir proposer entre 20 000 et 22 000 places dans chaque sens aux heures de pointe au lieu de 9 000 et 11 000 aujourd'hui, soit un doublement de l'offre actuelle.

- La France et le Luxembourg se sont engagés dans le développement d'infrastructures de mobilité par un financement partagé.
- Plusieurs solutions visant à améliorer la mobilité sont par ailleurs développées par les Collectivités dans les territoires : lignes de bus transfrontalières, développement de P+R, création d'une 3^{ème} voie dédiée aux transports collectifs sur 3 itinéraires de Routes Départementales notamment entre Hettange et Frisange, développement du covoiturage, développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service notamment de Thionville à Esch-sur-Alzette, développement des mobilités alternatives avec la mise en place de voies dédiées aux modes doux de déplacement.
- Ces différents projets confirment la nécessité de choisir un tracé facilitant l'accès aux friches industrielles et permettant ainsi leur valorisation et leur ouverture à des projets économiques
- Le télétravail est, depuis la crise Covid, soutenu comme un moyen de réduire les flux de circulation et a été autorisé plus largement passant de 24 à 29 jours puis de 29 à 34 jours.
- D'autres projets ferroviaires sont également soutenus afin d'obtenir la réactivation de lignes secondaires telles que la ligne Thionville – Bouzonville – Forbach sous l'impulsion du Département de la Moselle et la ligne Fontoy-Thionville.

En agissant ainsi, les collectivités locales entrent pleinement dans le 3^{ème} millénaire d'une mobilité décarbonée.

Si les collectivités assument entièrement leurs responsabilités face à ces questions de mobilité, il importe que l'Etat français prenne à son tour ses responsabilités comme l'Etat luxembourgeois a pris les siennes.

Face à ces éléments rappelant le fondement du projet d'A31bis sur le secteur Nord, le Département de la Moselle :

- **Réaffirme son soutien inconditionnel à la réalisation rapide de l'A31bis.**
- **Rappelle que ce projet est attendu depuis plus de 30 ans par les populations de Lorraine et du BENELUX.**
- **Rappelle également que le gouvernement luxembourgeois a entrepris de nombreux et nouveaux travaux d'infrastructures.**
- **Insiste sur un point essentiel : l'attractivité des territoires transfrontaliers passe par des infrastructures pensées à l'échelle européenne.**
- **Confirme la nécessité de conclure la concertation et donc le bilan sur les 4 variantes identifiées lors du Copil du 8 novembre 2022 et non sur une 5^{ème} variante (non construction de l'A31bis) n'ayant jamais été débattue.**
- **Affirme l'importance de créer une infrastructure répondant aux enjeux de mobilité pour l'ensemble des territoires concernés.**
- **Affirme la nécessité de prioriser l'élargissement de l'A31 au nord de Thionville.**

- Affirme la nécessité d'un choix de tracé permettant la desserte du territoire du Val de Fensch excluant ainsi le tracé F10.
- Affirme la nécessité de respecter la structuration urbaine des communes traversées imposant ainsi un tracé en tunnel profond en protection des populations et en maintien des résidents.
- Demande la réalisation d'un échangeur complet sur le nœud nord permettant l'accès et la sortie des usagers depuis et vers la RD13 au niveau de Bétange – Bois de l'Etoile.
- Affirme la nécessité d'une jonction avec la RN52 sur le nœud sud.
- Affirme la nécessité de choisir un tracé facilitant l'accès aux friches industrielles et permettant ainsi leur valorisation et leur ouverture à des projets économiques.
- Affirme la complémentarité de l'A31bis avec les autres infrastructures de mobilité et notamment la réactivation des lignes ferroviaires secondaires entre Fontoy et Thionville et entre Thionville – Bouzonville – Forbach ; la réalisation d'une ligne de BHNS entre Thionville et Esch-sur-Alzette ; le rétablissement des liaisons directes ferroviaires entre Thionville et Esch-sur-Alzette, la construction d'une 3^{ème} voie sur 3 itinéraires départementaux RD1 (Cattenom-Mondorff), RD653 (Hettange-Grande-Frisange) et RD15/RD58 (Hettange-Grande – Kanfen – Volmerange-Lès-Mines) ; le développement des mobilités alternatives avec la mise en place de voies dédiées aux modes doux.
- Demande le démarrage des travaux d'ici les 5 prochaines années afin de soulager les difficultés quotidiennes rencontrées par les populations transfrontalières ou résidentes.



Patrick WEITEN



Motion présentée le 30 janvier 2023
Et adoptée à la majorité le 02 février 2023

evs

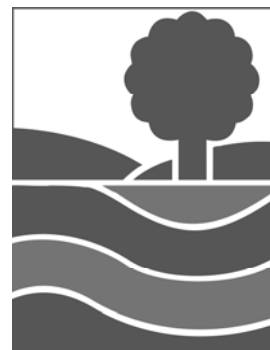
DEPARTEMENT DE LA MOSELLE

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

SEANCE DU 18 MAI 2015

ORIGINE : PRESIDENCE
SECRETARIAT GENERAL DU CONSEIL
DEPARTEMENTAL

OBJET : MOTION :
POSITION DE LA MOSELLE DANS LE DEBAT
PUBLIC A31BIS



	74	26689
--	----	-------

Rapport du Président

MOTION

POSITION DE LA MOSELLE DANS LE DEBAT PUBLIC A31bis.

CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA MOSELLE

COMMISSION PERMANENTE DU 18 MAI 2015

MOTION

**Présentée par M. Patrick WEITEN,
Président du Conseil Départemental de la Moselle**

OBJET : Position de la Moselle dans le Débat Public A31bis

Exposé des motifs :

Dans le cadre de la révision du projet de SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) élaboré par le précédent gouvernement, une Commission « Mobilité 21 » a été mise en place en octobre 2012 afin de hiérarchiser les projets d'infrastructure, en cohérence avec l'état des finances publiques.

Cette Commission, présidée par M. Philippe DURON, Député du Calvados, a remis le 27 juin 2013 le rapport « Mobilité 21, pour un Schéma National de Mobilité Durable » au Ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche.

Le Schéma propose les premières priorités selon 2 scénarii (en fonction des crédits mobilisables) : un scénario restreint ne retient que 8 projets tandis qu'un second scénario, plus ouvert, liste 20 projets parmi lesquels la réalisation de l'A31bis, de TOUL jusqu'à la frontière luxembourgeoise.

Depuis lors, le Gouvernement n'avait donné aucune suite concrète à cette annonce.

Par un courrier du 21 janvier 2014 adressé à Monsieur Frédéric CUVILLIER, alors Ministre délégué chargé des Transports, j'avais fait part de l'impatience des habitants et des territoires qui souhaitent ardemment la concrétisation sur le terrain des "décisions programmatiques" prises par le Gouvernement et je sollicitais l'organisation en 2014 du Débat Public au sens de la Loi BARNIER.

Par courrier daté du 31 mars 2015, M. Michel MORIN, Président de la CPDP (Commission Particulière du Débat Public) A31bis, m'informait officiellement de l'organisation de ce débat public du 15 avril au 25 juin 2015.

Le Débat Public est présenté par l'Etat comme la première étape de concertation du projet avec le public et les collectivités, avant une décision ministérielle qui lancerait les études nécessaires à la DUP. S'enchaîneraient ensuite l'enquête publique et la DUP, puis la réalisation du projet, estimée à 6, 11 ou 22 ans, selon le scénario de financement retenu.

Les termes du courrier de M. MORIN présentent ainsi le Débat Public : *"Du 15 avril au 13 juillet 2015, des réunions publiques, des ateliers thématiques et un site Internet dédié a31bis.debatpublic.fr permettront à chacun d'exprimer un avis, de rédiger une contribution, de poser une question au maître d'ouvrage (c'est-à-dire l'Etat) ou à la Commission Particulière du Débat Public A31bis"*

Autrement dit, le Conseil Départemental et son Président sont invités à participer à ce débat public à l'égal de tout citoyen, syndicat, association, collectivités, organisation socio-économique, ...etc ... qui le souhaitera.

Néanmoins:

- les 2 ateliers thématiques prévus (l'un consacré au "Financement" et l'autre à l'"Offre de réseaux de transports et déplacements transfrontaliers") seront accessibles sur inscription, après chacune des deux réunions publiques consacrées à ces thèmes
- la DREAL et la CPDP espèrent recueillir ce qu'elles appellent des "cahiers d'acteurs", c'est-à-dire des avis ou des contributions émanant d'acteurs ayant une légitimité politique, technique ou financière particulière.

La réunion de lancement du Débat Public A31bis en Moselle, le 16 avril dernier à Metz Congrès a donné lieu à une présentation du dossier par l'Etat, en tant que maître d'ouvrage.

Outre cette réunion de lancement, le Débat Public A31bis sera ponctué par des réunions publiques thématiques à WOIPPY, PONT-A-MOUSSON, THIONVILLE, YUTZ, TOUL et de clôture le 24 juin à NANCY et le 25 juin à METZ.

Le dossier du maître d'ouvrage synthétise relativement bien les enjeux, les objectifs, les aménagements proposés et les effets bénéfiques escomptés du projet d'A31bis.

Il présente la solution retenue par l'Etat, à savoir une mise à 2x2 voies de la majeure partie de l'itinéraire et la création de 2 portions de tracé neuf entre l'A30 et l'A31 près de THIONVILLE et entre TOUL et DIEULOUARD.

En revanche, le dossier rend insuffisamment compte des sentiments de peur, face au risque d'accident, et de désespérance, face à la récurrence des embouteillages, des retards et des détours obligés, qu'éprouvent quotidiennement les dizaines de milliers d'usagers de l'actuelle A 31.

De même, le dossier de l'Etat ne met pas en évidence :

- l'aggravation de la saturation de l'actuelle A31 par le trafic des poids lourds, caravanes et autres véhicules extérieurs au département, au détriment des Mosellans qui utilisent cette autoroute pour aller travailler,
- l'importance du trafic de transit entre le Bénélux et l'Europe méditerranéenne, via le sillon mosellan et donc, le caractère européen de l'A31 qui vient s'ajouter aux fonctions de desserte des agglomérations de Nancy-Toul, Metz-Thionville et Luxembourg-Ville.

De plus, ce dossier ne souligne pas assez les effets collatéraux que la thrombose chronique de cette infrastructure entraîne mécaniquement sur l'ensemble du réseau routier départemental et local, notamment parce que les usagers lorrains et mosellans de l'A31 sont contraints chaque jour d'user de toutes les stratégies de contournement possibles, au détriment du confort des riverains, des voiries empruntées et des territoires ainsi traversés.

Enfin, le dossier de l'Etat ne donne pas toute la mesure des enjeux économiques et touristiques pour la Moselle mais également pour la Région Lorraine, et demain la Région ALCA, que représentent l'A31 et l'A4, qui est l'autre infrastructure de niveau européen qui traverse, irrigue et structure notre territoire.

En revanche, dans son relatif laconisme sur ce point, le dossier élaboré par l'Etat, maître d'ouvrage désigné de l'A31 bis, souligne en creux la principale question que pose cette infrastructure, celle de son financement, estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros selon les différentes variantes d'aménagement : les 2 uniques sources de ce financement, à savoir *"le financement public et la contribution des usagers dans une proportion à définir"* ne sont qu'esquissées.

Il faut, sans équivoque et sans délai, écarter l'option d'un financement par l'utilisateur mosellan et régional, qui est une solution de facilité : ce serait également une réelle et profonde injustice que de faire payer une seconde fois à l'utilisateur ce que le contribuable a déjà payé une première fois et qu'il continue de payer, année après année, pour en assurer l'entretien via l'impôt.

C'est tout le sens de la décision que nous avons prise lors de la 1^{ère} Réunion extraordinaire, de poursuivre l'effort, contractualisé et mutualisé avec la SANEF, en faveur des abonnés mosellans qui sont contraints d'emprunter quotidiennement l'A4, qui a été concédée puis privatisée, pour se rendre à leur travail. Il ne faut pas que l'Etat nous mette d'ici 6 années devant la même obligation de subventionner les usagers de l'A31bis.

Sur ce plan, il convient de rappeler qu'initialement, l'écotaxe sur les poids lourds devait cofinancer les travaux de l'A31, ce qui aurait permis de faire contribuer les véhicules étrangers au financement de nos infrastructures. A défaut d'écotaxe et avec des réservoirs qu'ils remplissent au Luxembourg, ces véhicules étrangers vont en Espagne sans supporter aucune de nos taxes sur le carburant.

Aussi, pour faire face :

- à la situation intolérable que vivent quotidiennement des dizaines de milliers de Mosellans,
- aux enjeux économiques et touristiques considérables qui vont déterminer pour une bonne part le développement de nos entreprises,
- aux perspectives d'amélioration du cadre de vie et d'aménagement du territoire départemental, régional, grand régional et transfrontalier ouvertes pour nos territoires et nos collectivités,
- à la situation extraordinairement contrainte des finances publiques de l'Etat,


il nous faut adopter une position forte, simple et unanime, avec l'ambition de la faire partager, dans le cadre de ce débat public, par tous les acteurs impliqués et concernés, collectivités publiques, organisations socioprofessionnelles et syndicales, associations représentatives des usagers et des riverains, associations environnementales, citoyens et contribuables individuels.

Je vous demande de délibérer et de demander à l'Etat :

- de reconnaître le caractère européen de l'A31bis, eu égard à l'importance du trafic de pur transit, qu'il s'agit de véhicules légers ou de poids lourds,
- de réaliser, sans retard supplémentaire et dans les délais les plus brefs, les aménagements vitaux indispensables à l'actuelle A31,
- de finaliser concomitamment la mise à 2x2 voies de l'A30 sur l'ensemble de son tracé jusqu'à la frontière Luxembourgeoise,
- de prévoir dès l'origine et réaliser dans le cadre de ces travaux les aménagements nécessaires pour limiter au minimum les nuisances, notamment sonores, que subirait les riverains de l'A31bis et subissent encore certains riverains de l'A31,
- de financer l'ensemble des travaux décrits dans le dossier A31bis sans mettre à contribution l'utilisateur local,

- de trouver les clés du financement de cette infrastructure européenne auprès des grandes collectivités compétentes, l'Etat français maître d'ouvrage et l'Union Européenne garante des échanges et des infrastructures de ce niveau, ou directement concernées, l'Etat luxembourgeois et la future Région ALCA, et sans mettre à contribution la Moselle, en cohérence avec la volonté de l'Etat de restreindre à terme les compétences départementales,
- de créer une écotaxe régionale sur les poids lourds en transit international dans le sillon mosellan, sur le modèle de la taxe allemande (LKW Maut)
- d'identifier toutes les possibilités utiles et adaptées d'emprunt pour pouvoir dégager les crédits nécessaires sans retarder la réalisation des travaux,
- de développer, en synergie avec l'ensemble des autorités organisatrices de transports impactées, une offre large et diversifiée de transports, porteuse d'avenir et respectueuse de l'environnement (électro mobilité, covoiturage, TCSP, ...)

et m'autoriser à porter cette position à la connaissance de l'Etat et de l'ensemble des acteurs impliqués, notamment dans le cadre du Débat Public A31bis.



Patrick WEITEN

Président du Conseil Départemental de la Moselle

CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA MOSELLE

COMMISSION PERMANENTE DU 18 MAI 2015

MOTION

**Présentée par M. Patrick WEITEN,
Président du Conseil Départemental de la Moselle**

OBJET : Position de la Moselle dans le Débat Public A31bis

Exposé des motifs :

Dans le cadre de la révision du projet de SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) élaboré par le précédent gouvernement, une Commission « Mobilité 21 » a été mise en place en octobre 2012 afin de hiérarchiser les projets d'infrastructure, en cohérence avec l'état des finances publiques.

Cette Commission, présidée par M. Philippe DURON, Député du Calvados, a remis le 27 juin 2013 le rapport « Mobilité 21, pour un Schéma National de Mobilité Durable » au Ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche.

Le Schéma propose les premières priorités selon 2 scénarii (en fonction des crédits mobilisables) : un scénario restreint ne retient que 8 projets tandis qu'un second scénario, plus ouvert, liste 20 projets parmi lesquels la réalisation de l'A31bis, de TOUL jusqu'à la frontière luxembourgeoise.

Depuis lors, le Gouvernement n'avait donné aucune suite concrète à cette annonce.

Par un courrier du 21 janvier 2014 adressé à Monsieur Frédéric CUVILLIER, alors Ministre délégué chargé des Transports, j'avais fait part de l'impatience des habitants et des territoires qui souhaitent ardemment la concrétisation sur le terrain des "décisions programmatiques" prises par le Gouvernement et je sollicitais l'organisation en 2014 du Débat Public au sens de la Loi BARNIER.

Par courrier daté du 31 mars 2015, M. Michel MORIN, Président de la CPDP (Commission Particulière du Débat Public) A31bis, m'informait officiellement de l'organisation de ce débat public du 15 avril au 25 juin 2015.

Le Débat Public est présenté par l'Etat comme la première étape de concertation du projet avec le public et les collectivités, avant une décision ministérielle qui lancerait les études nécessaires à la DUP. S'enchaîneraient ensuite l'enquête publique et la DUP, puis la réalisation du projet, estimée à 6, 11 ou 22 ans, selon le scénario de financement retenu.

Les termes du courrier de M. MORIN présentent ainsi le Débat Public : *"Du 15 avril au 13 juillet 2015, des réunions publiques, des ateliers thématiques et un site Internet dédié a31bis.debatpublic.fr permettront à chacun d'exprimer un avis, de rédiger une contribution, de poser une question au maître d'ouvrage (c'est-à-dire l'Etat) ou à la Commission Particulière du Débat Public A31bis"*

Autrement dit, le Conseil Départemental et son Président sont invités à participer à ce débat public à l'égal de tout citoyen, syndicat, association, collectivités, organisation socio-économique, ...etc ... qui le souhaitera.

Néanmoins:

- les 2 ateliers thématiques prévus (l'un consacré au "Financement" et l'autre à l'"Offre de réseaux de transports et déplacements transfrontaliers") seront accessibles sur inscription, après chacune des deux réunions publiques consacrées à ces thèmes
- la DREAL et la CPDP espèrent recueillir ce qu'elles appellent des "cahiers d'acteurs", c'est-à-dire des avis ou des contributions émanant d'acteurs ayant une légitimité politique, technique ou financière particulière.

La réunion de lancement du Débat Public A31bis en Moselle, le 16 avril dernier à Metz Congrès a donné lieu à une présentation du dossier par l'Etat, en tant que maître d'ouvrage.

Outre cette réunion de lancement, le Débat Public A31bis sera ponctué par des réunions publiques thématiques à WOIPPY, PONT-A-MOUSSON, THIONVILLE, YUTZ, TOUL et de clôture le 24 juin à NANCY et le 25 juin à METZ.

Le dossier du maître d'ouvrage synthétise relativement bien les enjeux, les objectifs, les aménagements proposés et les effets bénéfiques escomptés du projet d'A31bis.

Il présente la solution retenue par l'Etat, à savoir une mise à 2x2 voies de la majeure partie de l'itinéraire et la création de 2 portions de tracé neuf entre l'A30 et l'A31 près de THIONVILLE et entre TOUL et DIEULOUARD.

En revanche, le dossier rend insuffisamment compte des sentiments de peur, face au risque d'accident, et de désespérance, face à la récurrence des embouteillages, des retards et des détours obligés, qu'éprouvent quotidiennement les dizaines de milliers d'usagers de l'actuelle A 31.

De même, le dossier de l'Etat ne met pas en évidence :

- l'aggravation de la saturation de l'actuelle A31 par le trafic des poids lourds, caravanes et autres véhicules extérieurs au département, au détriment des Mosellans qui utilisent cette autoroute pour aller travailler,
- l'importance du trafic de transit entre le Bénélux et l'Europe méditerranéenne, via le sillon mosellan et donc, le caractère européen de l'A31 qui vient s'ajouter aux fonctions de desserte des agglomérations de Nancy-Toul, Metz-Thionville et Luxembourg-Ville.

De plus, ce dossier ne souligne pas assez les effets collatéraux que la thrombose chronique de cette infrastructure entraîne mécaniquement sur l'ensemble du réseau routier départemental et local, notamment parce que les usagers lorrains et mosellans de l'A31 sont contraints chaque jour d'user de toutes les stratégies de contournement possibles, au détriment du confort des riverains, des voiries empruntées et des territoires ainsi traversés.

Enfin, le dossier de l'Etat ne donne pas toute la mesure des enjeux économiques et touristiques pour la Moselle mais également pour la Région Lorraine, et demain la Région ALCA, que représentent l'A31 et l'A4, qui est l'autre infrastructure de niveau européen qui traverse, irrigue et structure notre territoire.

En revanche, dans son relatif laconisme sur ce point, le dossier élaboré par l'Etat, maître d'ouvrage désigné de l'A31 bis, souligne en creux la principale question que pose cette infrastructure, celle de son financement, estimé entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros selon les différentes variantes d'aménagement : les 2 uniques sources de ce financement, à savoir *"le financement public et la contribution des usagers dans une proportion à définir"* ne sont qu'esquissées.

Il faut, sans équivoque et sans délai, écarter l'option d'un financement par l'utilisateur mosellan et régional, qui est une solution de facilité : ce serait également une réelle et profonde injustice que de faire payer une seconde fois à l'utilisateur ce que le contribuable a déjà payé une première fois et qu'il continue de payer, année après année, pour en assurer l'entretien via l'impôt.

C'est tout le sens de la décision que nous avons prise lors de la 1^{ère} Réunion extraordinaire, de poursuivre l'effort, contractualisé et mutualisé avec la SANEF, en faveur des abonnés mosellans qui sont contraints d'emprunter quotidiennement l'A4, qui a été concédée puis privatisée, pour se rendre à leur travail. Il ne faut pas que l'Etat nous mette d'ici 6 années devant la même obligation de subventionner les usagers de l'A31bis.

Sur ce plan, il convient de rappeler qu'initialement, l'écotaxe sur les poids lourds devait cofinancer les travaux de l'A31, ce qui aurait permis de faire contribuer les véhicules étrangers au financement de nos infrastructures. A défaut d'écotaxe et avec des réservoirs qu'ils remplissent au Luxembourg, ces véhicules étrangers vont en Espagne sans supporter aucune de nos taxes sur le carburant.

Aussi, pour faire face :

- à la situation intolérable que vivent quotidiennement des dizaines de milliers de Mosellans,
- aux enjeux économiques et touristiques considérables qui vont déterminer pour une bonne part le développement de nos entreprises,
- aux perspectives d'amélioration du cadre de vie et d'aménagement du territoire départemental, régional, grand régional et transfrontalier ouvertes pour nos territoires et nos collectivités,
- à la situation extraordinairement contrainte des finances publiques de l'Etat,

il nous faut adopter une position forte, simple et unanime, avec l'ambition de la faire partager, dans le cadre de ce débat public, par tous les acteurs impliqués et concernés, collectivités publiques, organisations socioprofessionnelles et syndicales, associations représentatives des usagers et des riverains, associations environnementales, citoyens et contribuables individuels.

Je vous demande de délibérer et de demander à l'Etat :

- de reconnaître le caractère européen de l'A31bis, eu égard à l'importance du trafic de pur transit, qu'il s'agit de véhicules légers ou de poids lourds,
- de réaliser, sans retard supplémentaire et dans les délais les plus brefs, les aménagements vitaux indispensables à l'actuelle A31,
- de finaliser concomitamment la mise à 2x2 voies de l'A30 sur l'ensemble de son tracé jusqu'à la frontière Luxembourgeoise,
- de prévoir dès l'origine et réaliser dans le cadre de ces travaux les aménagements nécessaires pour limiter au minimum les nuisances, notamment sonores, que subirait les riverains de l'A31bis et subissent encore certains riverains de l'A31,
- de financer l'ensemble des travaux décrits dans le dossier A31bis sans mettre à contribution l'utilisateur local,

- de trouver les clés du financement de cette infrastructure européenne auprès des grandes collectivités compétentes, l'Etat français maître d'ouvrage et l'Union Européenne garante des échanges et des infrastructures de ce niveau, ou directement concernées, l'Etat luxembourgeois et la future Région ALCA, et sans mettre à contribution la Moselle, en cohérence avec la volonté de l'Etat de restreindre à terme les compétences départementales,
- de créer une écotaxe régionale sur les poids lourds en transit international dans le sillon mosellan, sur le modèle de la taxe allemande (LKW Maut)
- d'identifier toutes les possibilités utiles et adaptées d'emprunt pour pouvoir dégager les crédits nécessaires sans retarder la réalisation des travaux,
- de développer, en synergie avec l'ensemble des autorités organisatrices de transports impactées, une offre large et diversifiée de transports, porteuse d'avenir et respectueuse de l'environnement (électro mobilité, covoiturage, TCSP, ...)

et m'autoriser à porter cette position à la connaissance de l'Etat et de l'ensemble des acteurs impliqués, notamment dans le cadre du Débat Public A31bis.



Patrick WEITEN

Président du Conseil Départemental de la Moselle