

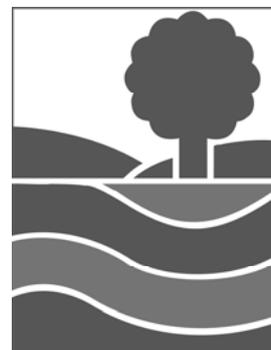
# DEPARTEMENT DE LA MOSELLE

---

## 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
--	----	-------

---

### Décision

### MOTION

**POSITION DE LA MOSELLE DANS LE DEBAT PUBLIC A31bis.**

---

Le Secrétaire :

Version : V01 - Nb mots : 50 - Nb lignes : 34

Le Président :

# 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](http://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<sup>ère</sup> 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