



Motion sur le projet d'A31 bis / Secteur Nord

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'A31 bis, 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, la Communauté d'Agglomération Portes de France-Thionville 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 A31 Bis 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. 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'A31 bis sur le secteur Nord, la Communauté d'Agglomération Portes de France-Thionville :

- Réaffirme son soutien inconditionnel à la réalisation rapide de l'A31 bis.
- Rappelle que ce projet est attendu depuis plus de 30 ans par les populations lorraines 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 RD 13 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'A31 bis 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.