



14ème législature

Question N° : 79219	De Mme Marie-Jo Zimmermann (Union pour un Mouvement Populaire - Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > A 31	Analyse > écotaxe. perspectives.
Question publiée au JO le : 05/05/2015 Réponse publiée au JO le : 02/02/2016 page : 1031 Date de changement d'attribution : 12/05/2015 Date de signalement : 03/11/2015		

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le fait que le projet dit « A31 bis » a pour but d'élargir et d'aménager l'autoroute A31 existante. Ce projet évoque le financement des travaux par la création de péages sur des sections actuellement gratuites, notamment sur l'A4 au nord-est de Metz et sur l'A31 au nord de Thionville. Dans le cadre du grand débat public qui vient d'être ouvert, il a déjà formulé cinq remarques à ce sujet : - 1) À l'origine, les premiers tronçons de l'A31 ont été largement financés par le conseil général de la Moselle. On ne peut pas faire payer une deuxième fois les Mosellans actuels, alors que leurs parents ont déjà payé hier ; - 2) La saturation de l'A31 est accentuée par le trafic des poids lourds, caravanes et autres véhicules extérieurs au département. Les Mosellans qui utilisent l'A31 pour aller travailler n'ont pas à payer un tribut quotidien servant à écouler ces flux en transit ; - 3) Initialement, l'écotaxe sur les poids lourds devait cofinancer les travaux de l'A31. Cela aurait permis de faire contribuer les véhicules étrangers au financement des infrastructures. En effet, avec leurs réservoirs qu'ils remplissent au Luxembourg, ceux-ci vont jusqu'en Espagne sans supporter aucune de nos taxes sur le carburant. Par démagogie, le Gouvernement a hélas supprimé l'écotaxe. Toutefois, les Mosellans n'ont pas à en supporter les conséquences ; - 4) L'abandon de l'écotaxe a fait suite aux manifestations violentes des « bonnets rouges » bretons. Or en Bretagne, toutes les autoroutes et voies rapides sont gratuites. Ce serait un comble que pour satisfaire des Bretons déjà privilégiés, on impose par contre-coup des péages aux Mosellans ; - 5) La création d'une écotaxe régionale sur les poids lourds est la solution qui apporterait du financement, tout en dissuadant le transit international dans le sillon mosellan. L'Allemagne a une taxe de ce type *LKW Maut*. Elle s'avère efficace pour les Allemands puisqu'elle entraîne un report de leur trafic vers la Lorraine et l'Alsace ; il faut donc réagir en sens inverse. En fonction de ces éléments, elle lui demande si elle serait favorable à la création d'une écotaxe régionale sur les poids lourds pour cofinancer les travaux susvisés sur l'autoroute A31.

Texte de la réponse

L'autoroute A31 revêt un rôle majeur pour les territoires du sillon lorrain et ses usagers et riverains supportent des difficultés et nuisances quotidiennes, du fait de l'importance des trafics, qu'il s'agisse des véhicules particuliers ou des poids lourds. De nombreux lorrains empruntent l'A31 tous les jours pour se rendre au travail, ce qui provoque une congestion importante aux heures de pointe, tout particulièrement entre Thionville et le Luxembourg, en raison de la forte augmentation du nombre de transfrontaliers ces dernières années. Le projet d'autoroute A31 bis a été classé parmi ceux de première priorité par la commission Mobilité 21 et le Gouvernement est tout particulièrement



attaché à sa réalisation rapide. Il tire les enseignements des opinions exprimées lors du débat public de 1999 sur le projet, aujourd'hui abandonné, d'autoroute A32. Les aménagements envisagés portent sur un élargissement à deux fois trois voies des infrastructures existantes, accompagné d'une remise à niveau environnementale et de la construction de deux nouveaux tronçons autoroutiers à deux fois deux voies : la liaison A30-A31 nord à l'ouest de Thionville et la liaison Toul-Dieulouard. La Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie le 26 novembre 2014 et a décidé le 3 décembre 2014 d'organiser un débat public sur le projet A31 bis au printemps 2015. Le débat public a été lancé par les réunions d'ouverture des 15 et 16 avril dernier, à Nancy et à Metz, et a été prolongé jusqu'à septembre 2015 suite à la décision de la CNDP du 2 juillet 2015 de solliciter une expertise complémentaire indépendante portant sur les aménagements prévus dans la partie sud du projet. Ce moment fort de concertation entre l'État et le grand public s'inscrit dans la démarche de renforcement de la démocratie participative engagée par le Gouvernement. À la suite de la clôture du débat le 30 septembre dernier, le président de la CNDP dispose d'un délai de deux mois pour dresser le bilan de la concertation qui rendra compte de l'ensemble des avis exprimés lors du débat et sur la base duquel une décision ministérielle viendra fixer les orientations du projet autoroutier A31 bis d'ici février 2016.