## PROCÈS-VERBAL



# DE LA SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL

#### DU 1<sup>ER</sup> FEVRIER 2023 À 18H00

#### SALLE BESTIEN

### Étaient présents :

Madame Clémence POUGET, Maire et Président de séance,
Mesdames, Messieurs Pierre GRUNEWALD, Aurore PEXOTO, Laurent SCHULTZ,
Christelle FRISCH, Olivier PERRIN, Lauren POULAIN, Charles MEYER, Christian MERTZ, Sylvie
EMO, Francis BRACH, Isabelle HEBTING, Raphaël KINTZINGER, Nabil MANSOURI, Chara-Zette
BOUMAAZA, Christophe MAURICE, Fabienne FARLOT, Sabrina EMO, David JALLADEAU,
Agathe KLAM, Rachida DRII, Sylvie HENRY, Hayet KADDAR, Pascal LANDRAGIN,
Bénédicte GUERDER.

#### Ont donné procuration :

Monsieur Guy MÉLÉO a donné procuration à Madame Clémence POUGET, Monsieur Jérôme MAISACK a donné procuration à Monsieur Olivier PERRIN, Madame Séverine HAAG a donné procuration à Madame Aurore PEXOTO, Madame Sophie VITTOZZI a donné procuration à Madame Lauren POULAIN, Madame Kheira MATMOUR a donné procuration Madame Christelle FRISCH, Monsieur Mattéo POJER a donné procuration à Monsieur Laurent SCHULTZ, Madame Yolande HOUVER a donné procuration à Madame Sylvie HENRY, Monsieur Pierre HENRIOT a donné procuration à Madame Agathe KLAM.

Monsieur Laurent SCHULTZ a été désigné secrétaire de séance.

Le quorum étant atteint à chacun des points présentés, l'Assemblée a pu valablement délibérer.

Ordre du Jour de la séance :

• Motion sur le projet d'A31 BIS/ secteur Nord.

Le procès-verbal de la séance du Conseil municipal du 14 décembre 2022 a été approuvé à l'unanimité.

Madame le Maire fait ensuite état des décisions prises par délégation du Conseil municipal.

Madame Agathe KLAM demande si l'emprunt de 500 000 € réalisé au titre du budget 2022 sera le seul alors qu'il était prévu initialement un emprunt estimatif d'1,9 M€.

Madame le Maire confirme qu'il s'agit du montant définitif.

L'ordre du jour est ensuite déroulé.

Madame le Maire explique que deux projets de motion sont proposés. La première, défendue par la majorité municipale, est issue d'une construction politique collective avec le Conseil Départemental de la Moselle, d'ores et déjà approuvée par les Conseils communautaires de la C.A.P.F.T. ainsi que par les Conseils municipaux de Fameck, d'Illange et de Thionville. Elle indique également que la C.A.V.F. est tout à fait en phase avec ce texte. La seconde relève d'une proposition du groupe « Vivre Mieux à Yutz ».

Les deux projets sont ainsi lus tour à tour par Madame le Maire puis Madame Bénédicte GUERDER.

Madame le Maire explique que la mobilité sur le territoire est au cœur de ce mandat. Elle souligne que la création de l'A31 bis ne peut être qu'une partie de la réponse à apporter et qu'un travail conséquent sur la multi modalité est essentiel.

Monsieur Pascal LANDRAGIN estime que les deux motions sont mises en tension. Elles regroupent quelques éléments communs tels que la nécessité du ferroutage, l'augmentation du cadencement des trains ou la création d'une ligne ferroviaire supplémentaire. Cependant, il explique que l'évolution d'une autoroute entraîne toujours une augmentation du trafic automobile. Il a personnellement participé à trois réunions publiques et a constaté une augmentation continue des opposants aux divers tracés. Il en conclut que l'intérêt pour le bien commun est l'abandon du projet d'A31 bis. Il qualifie de motion politique la version proposée par la majorité.

Madame le Maire remarque pourtant que des personnalités de sensibilités politiques différentes se sont réunies pour approuver cette motion, notamment le Maire de Fameck.

Monsieur Pascal LANDRAGIN évoque le problème de la privatisation des travaux qui va engendrer la création d'un péage. Il considère qu'un des oublis de la motion est la gratuité du tronçon. Il pense que les automobilistes vont s'engager largement vers les voies secondaires pour éviter le péage et qu'au final les habitants du territoire y seront majoritairement soumis pour leurs trajets quotidiens. Il évoque par ailleurs l'absence d'avis rendu par la Région Grand-Est sur le sujet. Par ailleurs, il estime qu'un travail concerté avec le Luxembourg est primordial.

Monsieur Laurent SCHULTZ répond que Monsieur Franck LEROY, Président de la Région, s'est prononcé favorablement.

Madame le Maire rappelle que l'A31 est le corridor européen qui sert à d'autres usagers que les seuls frontaliers. Il s'agit d'une voie de communication très importante et l'A31 bis désengorgera Thionville et Terville. Elle affirme d'ailleurs son opposition au tracé F10 et soutien la variante en tunnel profond qui ferait également sens dans le cadre de la création de la future grande agglomération.

Madame Agathe KLAM estime qu'il faut que le projet d'A31 bis se réalise au plus vite dans le cadre d'un projet global avec passage en 2 fois 3 trois voies. Pour elle non plus le tracé F10 n'est pas une solution. Elle considère que le F5 nécessiterait trop de temps par rapport à la dépollution nécessaire. Ainsi le tunnel profond est aussi plébiscité.

Monsieur Pascal LANDRAGIN évoque ce passage en 2 fois 3 voies dont l'une d'elle serait réservée aux transports en communs.

Madame Agathe KLAM objecte que ce type de projet, développé en Belgique par exemple, ne fonctionnent pas, notamment, pour le covoiturage.

Monsieur Laurent SCHULTZ précise qu'il était présent aux réunions publiques à Florange et Fameck. Au vu des éléments factuels présentés, il estime que l'A31 bis est la seule solution de court terme pour décongestionner le trafic. Il rappelle que dans 10 ans, il est prévu une augmentation de 50 000 usagers sur l'autoroute et qu'en parallèle de lourds investissements sont fléchés par la Région Grand-est et le Grand-Duché pour la création d'un Réseau Express Métropolitain qui pourra transporter vers le Luxembourg 22 000 usagers du ferroviaire à horizon 2030 contre 9 000 aujourd'hui. Dès lors, il considère que le train n'est pas un outil magique, et que quand bien même il faille envisager la création de voies ferroviaires supplémentaires, celles-ci induiraient nécessairement des nuisances environnementales et de probables expropriations et ne permettraient pas de proposer des solutions probantes dans les 10 prochaines années. Il explique que l'objectif du péage a vocation à ne pas alourdir l'imposition des ménages et fait porter la charge de l'investissement uniquement sur les utilisateurs, y compris les transporteurs routiers en transit le long de cet axe européen. Il ouvre néanmoins une réflexion sur une gratuité possible le week-end, hors période de vacances scolaires. À titre personnel, il pense que le tracé le moins écocide est la variante F4 en tunnel profond car il ne coupe pas Florange en deux et qu'il passe entre deux forêts.

Madame le Maire ajoute, au sujet de la pollution de l'air, que l'accélération du développement des véhicules électriques devrait contribuer à la diminution des émissions, tout particulièrement de particules fines.

Monsieur Pascal LANDRAGIN retient en conclusion que, pour la majorité municipale, l'A31 Bis n'engendrera pas plus de pollution que le train et créera de l'emploi.

Monsieur Laurent SCHULTZ lui demande quelles seraient les autres solutions opérationnelles efficientes.

Monsieur Pascal LANDRAGIN reprend les arguments développés dans sa motion.

Monsieur Laurent SCHULTZ lui répond que le cadencement supplémentaire des trains ne permettrait que la prise en charge de 10 000 personnes sur les 50 000 annoncées. Par ailleurs, selon les études présentées lors de la réunion publique de Fameck, la fréquentation de l'autoroute est aujourd'hui toujours plus élevée qu'en 2019, alors même que le télétravail s'est déjà largement développé. Enfin, il mentionne que les dispositions européennes relatives à l'interdiction de la vente des véhicules thermiques à l'horizon 2035 ont été portées par Monsieur Yannick JADOT, Président d'« Europe Ecologie Les Verts » au printemps 2022, alors même que le gouvernement tablait initialement pour une échéance à 2040, et qu'il est donc paradoxal d'inciter, d'un côté, les usagers à changer leurs voitures pour qu'ils soient moins polluants, et d'un autre côté, de limiter la création d'infrastructures routières ne permettant pas de les utiliser.

Monsieur Pascal LANDRAGIN précise que l'arrêt de production des véhicules thermiques en 2035 ne signifiera pas leur disparition immédiate mais une quinzaine d'années plus tard seulement.

Madame le Maire évoque également que le télétravail n'est pas possible pour tous les métiers et que les employeurs luxembourgeois ont la volonté de voir leurs salariés sur site.

Madame Chara-Zette BOUMAAZA demande la parole, estime que les débats sont intéressants et pense que des choses justes émergent des deux discours. Elle précise qu'elle se prononce à titre personnel. Elle fait part de ses pensées particulières pour les habitants de Florange quel que soit le tracé car cela pourrait impacter leurs habitations. Elle souhaite que les décisions qui seront prises minimisent les effets collatéraux pour eux. Elle exprime son désaccord sur le péage et prend l'exemple du Luxembourg où tout est gratuit.

Madame le Maire met ensuite les deux motions au vote.

# Point n° 1: MOTION SUR LE PROJET D'A31 BIS/ SECTEUR NORD

Madame Clémence POUGET, Maire, expose que 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 Comité de pilotage du 8 novembre présidé par Monsieur 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).

L'État 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 cadre de la concertation et présentés lors du comité de pilotage évoqué, la Ville de Yutz 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 A31 bis 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.

- Ce projet répond à des enjeux réels en termes de mobilité rendant cette infrastructure essentielle pour le territoire.
- L'A31 bis 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 30,00 % 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'A31 bis 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 dans les territoires : lignes de bus transfrontalières, développement de P+R, élargissement de routes départementales sur le réseau secondaire 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 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 Bouzonville-Thionville sous l'impulsion du Département de la Moselle et la ligne Fontoy-Thionville.

En agissant ainsi, les collectivités locales entrent pleinement dans le 3ème 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 substantiels du fondement du projet d'A31 bis sur le secteur Nord,

Après avoir entendu cet exposé et après avoir délibéré, le Conseil municipal par 31 voix POUR et 2 CONTRE (Monsieur Pascal LANDRAGIN et Madame Bénédicte GUERDER) :

- AFFIRME 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 tiré du constat que 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 comité de pilotage du 8 novembre 2022 et non sur une 5ème variante (non construction de l'A31bis) n'ayant jamais était 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 protégeant les populations,
- **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 B.H.N.S. entre Thionville et Esch-sur-Alzette ; le rétablissement des liaisons directes ferroviaires entre Thionville et Esch-sur-Alzette, la construction d'une 3ème 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 cinq prochaines années afin de soulager les difficultés quotidiennes rencontrées par les populations transfrontalières ou résidentes,
- TRANSMET la présente motion à Monsieur le Préfet de la Moselle ainsi qu'aux garants désignés par la commission nationale du débat public.

# Point n° 2 : MOTION PRESENTÉE PAR LE GROUPE « VIVRE MIEUX A YUTZ » POUR DES SOLUTIONS DE TRANSPORTS DURABLES VISANT À RÉSOUDRE LA SATURATION DE L'A31

Madame Bénédicte GUERDER, Conseillère municipale, expose que le projet A31 bis a été lancé pour résoudre les problèmes de saturation de l'autoroute A31 entre Gye et la frontière franco-luxembourgeoise. Il prévoit aussi la création d'un nouveau tronçon autoroutier entre Richemont et Thionville Nord, pourtant de nombreux retours d'expériences illustrent l'inefficacité de ce type d'aménagement comme réponse à un enjeu réel de mobilité. Même s'il a été reporté à plusieurs reprises depuis 40 ans en raison des oppositions et de son coût, ce projet dont l'État est le maître d'œuvre, est relancé. Le COPIL du 4 mars dernier a sélectionné pour le nouveau tronçon quatre tracés qui sont soumis aux études. Un tracé final (ou une solution alternative) serait sélectionné à la suite de la concertation et une Déclaration d'Utilité Publique est annoncée pour mi-2023.

Tous les tracés encore en lice ont des impacts désastreux pour les habitants du nord de la Moselle et tout particulièrement ceux et celles de Florange, ville qui sera coupée en deux si ce projet aboutit. Les communes de notre territoire, comme de nombreuses villes françaises, sont déjà touchées par la pollution de l'air, avec les conséquences que l'on connaît sur l'environnement et la santé. L'installation de Knauf ayant déjà terni l'image de notre territoire en matière de préservation de la qualité de l'air, il paraît indispensable qu'aucune autre infrastructure polluante ne soit acceptée. Dans une zone déjà largement anthropisée, les tracés coupent un poumon vert et corridor écologique de plus de 300 hectares, composé de la forêt domaniale de Florange et du site de Bétange. Ils abritent des zones humides et une biodiversité riche notamment de nombreuses espèces protégées d'oiseaux et de chauves-souris. De plus, la mise en place de l'écotaxe en Alsace déporterait le trafic alsacien vers le sillon lorrain et ne ferait qu'aggraver la situation.

Aucun des tracés à l'étude ne fait l'unanimité auprès des élus locaux et encore moins auprès des habitants qui se sont regroupés en associations et collectifs et demandent, soutenus par une dizaine d'associations nationales (Ligue pour la Protection des Oiseaux, Groupe national de surveillance des arbres, Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France...), l'abandon du projet d'un nouveau tronçon et l'étude d'une alternative.

Le projet A31 bis ne réglera pas la saturation de l'A31. Son coût exorbitant et le recours à une concession déjà annoncée par l'État, ne feront qu'alourdir les impôts des citoyens et grever le pouvoir d'achat des usagers de l'A31 bis, dont ceux et celles qui ne sont pas directement concernés par les mouvements pendulaires vers le Luxembourg. Par ailleurs la concertation avec le voisin luxembourgeois, également concerné, et déjà engagé pour une solution pérenne, en phase avec les enjeux et priorités climatiques et sociaux, prenant en compte les particularités et atouts des territoires est particulièrement insuffisante et doit être développée. Les réflexions autour de ce projet apparaissent aujourd'hui tout à fait anachroniques au regard des bouleversements climatiques et de l'effondrement de la biodiversité. Elles ne prennent en compte ni les alternatives de mobilité durable ni les nouveaux modes de vie, de déplacements et de travail des citoyens, qui se développent particulièrement depuis la crise sanitaire.

Après avoir entendu cet exposé et après avoir délibéré, le Conseil municipal par 2 voix POUR et 31 CONTRE (Madame Clémence POUGET, Monsieur Pierre GRUNEWALD, Madame Aurore PEXOTO, Monsieur Laurent SCHULTZ, Madame Christelle FRISCH, Messieurs Guy MÉLÉO, Olivier PERRIN, Madame Lauren POULAIN, Messieurs Charles MEYER, Raphaël KINTZINGER, Christian MERTZ, Mesdames Kheira MATMOUR, Sylvie EMO, Fabienne FARLOT, Chara-Zette BOUMAAZA, Messieurs Francis BRACH, Christophe MAURICE, Madame Isabelle HEBTING, Messieurs Nabil MANSOURI, Jérôme MAISACK, Mesdames Séverine HAAG, Sabrina EMO, Sophie VITTOZZI, Messieurs Mattéo POJER, David JALLADEAU, Mesdames Yolande HOUVER, Agathe KLAM, Rachida DRII, Sylvie HENRY, Hayet KADDAR et Monsieur Pierre HENRIOT):

- REJETTE la motion présentée ci-dessus.

Fin de la séance : 19 h

cle Secrétaire

Laurent SCHULTZ

Clémence POUGET

Mair