

OBJET : Contribution à l'enquête publique – Opposition au projet A31 bis

Madame la Commissaire enquêtrice,
Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je soussigné **Daniel Spédiacci**, souhaite par la présente faire part de mon opposition au projet d'A31 bis.

1. Un projet inadapté aux enjeux actuels

Si je comprends la nécessité d'améliorer les conditions de circulation dans le sillon mosellan, je considère que ce projet ne constitue pas une réponse adaptée aux enjeux actuels, un projet d'un autre temps.

La création de nouvelles infrastructures routières risque d'encourager une augmentation du trafic automobile et du transport routier, avec pour conséquence une aggravation des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. Ces effets sont difficilement conciliables avec les objectifs de transition écologique et de préservation de l'environnement.

2. Atteintes environnementales et patrimoniales

Ce projet entraînera une artificialisation supplémentaire des sols et portera atteinte aux espaces naturels, agricoles et aux paysages traversés. Il convient de préserver ces ressources qui constituent un patrimoine essentiel pour les générations futures.

Le poumon vert de Bétange, avec son château et son allée des marronniers classés monuments historiques, ferait notamment partie des espaces impactés par ce projet.

3. Coût et choix d'investissement public

Je m'interroge sur le coût particulièrement élevé de cette infrastructure et sur la pertinence d'un tel investissement.

Les sommes engagées pourraient être orientées vers des solutions plus durables et plus efficaces, notamment le développement des transports ferroviaires, des transports en commun et des mobilités alternatives.

4. Retours d'expérience – engagements historiques (1983)

Je tiens à rappeler que lors de la réalisation de l'A31 et de sa traversée de Terville, des études et documents établis en 1983 faisaient état d'engagements visant à assurer la fluidité du trafic (à faire sauter le bouchon vers le Luxembourg) et à limiter les nuisances pour les populations riveraines.

Plus de quarante ans après, les difficultés de circulation persistent et les solutions alors présentées comme pérennes n'ont pas permis d'apporter une réponse durable. Ce constat invite à la prudence quant aux prévisions avancées aujourd'hui pour le projet A31 bis.

5. Autoroutes urbaines et erreurs d'aménagement

L'expérience montre que les infrastructures autoroutières traversant ou longeant les zones urbaines constituent rarement une solution durable.

À Thionville (Beauregard, Buchel), comme dans d'autres villes telles que Lyon, Bordeaux ou Strasbourg, ces infrastructures génèrent nuisances, coupures urbaines et dégradations du cadre de vie. Ces villes tendent aujourd'hui à réduire l'impact de ces axes ou à les transformer.

Il apparaît donc essentiel de ne pas reproduire les erreurs du passé en créant une nouvelle coupure du territoire au niveau de Florange et de la vallée de la Fensch.

6. Impact économique local – zone Sainte-Agathe

Le projet d'A31 bis soulève des inquiétudes majeures sur le plan économique local, notamment en ce qui concerne les expropriations potentielles d'entreprises situées dans la zone industrielle Sainte-Agathe à Florange.

Ces activités économiques constituent un tissu industriel et artisanal essentiel pour l'emploi local. Leur déplacement ou leur disparition représenterait une perte significative pour le territoire, avec des conséquences durables en matière d'emplois, d'attractivité et de dynamisme économique.

Une telle situation constituerait un véritable désastre économique pour le bassin de vie concerné, déjà fragilisé par les démantèlements industriels successifs.

7. Alternatives de transport – proposition de monorail

À plusieurs reprises, des pistes alternatives avaient été évoquées, notamment l'idée d'un mode de transport en site propre de type monorail, pouvant s'appuyer sur l'emprise ou le tracé de l'A31 existante.

Cette solution permettrait d'utiliser l'infrastructure existante comme support, en limitant fortement l'artificialisation supplémentaire des sols et en offrant une alternative de transport collectif innovante.

Cependant, cette hypothèse n'a jamais fait l'objet d'une véritable étude approfondie, alors même qu'elle pourrait constituer une réponse pertinente aux enjeux de mobilité durable dans le sillon mosellan, ainsi qu'une vitrine technologique pour la région.

8. Inefficacité probable du projet

Rien ne garantit que l'A31 bis permettra de résoudre durablement les problèmes de congestion observés aujourd'hui.

L'expérience montre que l'augmentation des capacités routières peut générer, à terme, un trafic supplémentaire et conduire à une saturation comparable à celle que l'on cherche à éviter. La multitude de changement du nombre de voie de circulation des différentes autoroutes 2 voies, 3 voies, voies réservées covoiturage, les croisements d'autoroute avec les dessertes locales et les limitations de vitesses associées au tunnel induiront inévitablement des goulots de ralentissements et l'apparition de bouchon et de risque élevé d'accident.

9. Conclusion

Au regard de ces éléments, il me paraît indispensable que les pouvoirs publics privilégient des solutions plus respectueuses de l'environnement, plus économes en ressources publiques et davantage orientées vers les mobilités durables.

Je demande que la plus grande attention soit portée aux observations formulées dans le cadre de la présente enquête publique et que des alternatives crédibles au projet A31 bis soient étudiées.

Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération la présente contribution.

Fait à Florange,
Le 22/06/2026

Signature
Daniel Spédiacci

