

Hayange, le 4 février 2022

Président  
Maire de Fameck  
Député honoraire

**Madame, Monsieur,**

*Vous m'avez adressé une lettre ouverte dénonçant le projet de tronçon nord de l'A31bis. Je vous en remercie.*

*Après l'avoir étudiée avec attention, je souhaite porter à votre réflexion les éléments suivants.*

*L'A31bis est un projet global, partant du sud de Nancy jusqu'à la frontière luxembourgeoise.*

*Quelques constats : de Richemont à la frontière luxembourgeoise, matin et soir, l'A31 est totalement saturée. Les conséquences de cette thrombose permanente sont claires : perte de temps importante pour les salariés se rendant à leur travail (frontaliers ou non), concentration de pollution atmosphérique et sonore tout au long de l'autoroute y compris dans des zones très urbanisées, débordement du trafic depuis l'A31 vers l'A30 et surtout vers les réseaux secondaires et urbains qui ne sont pas calibrés pour, etc.*

*Laisser les choses en l'état serait irresponsable.*

*Une des réponses est donc de réaliser une A31bis. Pour notre territoire, cela consiste à proposer une liaison autoroutière qui permette d'éviter aux automobilistes la traversée de Thionville pour rejoindre l'actuelle A31 plus au nord, et rejoindre le Luxembourg sur une autoroute qui serait mise à 2X3 voies.*

*Plusieurs possibilités ont été identifiées : une première (dite tracé F10) serait une voie à peu près parallèle à l'actuelle autoroute, depuis Illange vers Terville. Ce tracé, qui implique la destruction de forêt et la construction d'un nouveau viaduc sur la Moselle, est très majoritairement rejeté.*

*Avec les élus du secteur nord mosellan, nous avons fait part de notre préférence pour un tracé partant depuis l'A30. Pourquoi ce choix ? Parce qu'il permet de préserver l'ancrage de la vallée de la Fensch sur un axe européen majeur, essentiel pour nos entreprises mais aussi pour les habitants de cette partie de la Moselle.*

*Là aussi les alternatives existent. Il est donc nécessaire de mesurer les avantages et les inconvénients de chacune. Nous pourrions ainsi affiner les différentes hypothèses.*

*C'est pourquoi, dès le départ, l'Etat a décidé de mener le projet d'A31bis en concertation avec les différents acteurs.*

*Cela est vérifié pour le projet de tronçon nord que vous évoquez puisque différentes réunions se tiennent régulièrement auxquelles participent élus, techniciens des services de l'Etat, collectifs et associations, le tout sous le regard de la Commission Nationale de Débat Public.*

*.../...*



**VAL DE FENSCH**  
Communauté d'Agglomération

*Nous devons aussi tenir compte de la reconversion à venir des futures friches industrielles autour des anciens hauts-fourneaux de Hayange et de la cokerie de Serémange-Erzange. La proximité d'une voie autoroutière et d'un échangeur serait un atout essentiel pour aménager cet espace de plus de 500 hectares. A ce titre, une place doit y être faite pour une végétalisation voire reforestation de l'espace, afin de répondre aux problématiques de pollution atmosphérique.*

*Enfin, je souhaite insister sur un point.*

*Comme je le disais en début de ce courrier, l'A31bis est une des réponses ... mais pas la seule.*

*Depuis de nombreuses années, nous agissons sur les autres modes de transports, notamment le train. Depuis 20 ans, la Région Lorraine puis la Région Grand Est ont œuvré pour développer le trafic : tarification, nouveaux matériels à 2 niveaux, travaux d'aménagement des gares (Hagondange, Uckange, Thionville, Hettange-Grande, Volmerange-les-Mines) ...*

*Nous nous sommes investis dans l'élaboration du Livre Blanc des Mobilités en Lorraine initié en 2020 et nous avons obtenu la mise en place d'un Réseau Express Métropolitain permettant un rythme de circulation des TER nettement renforcé. Mais là aussi les réseaux existant saturent.*

*Je vous invite à lire le projet de territoire que le conseil communautaire du Val de Fensch a adopté en décembre dernier ; cela vous montrera l'importance que nous attachons à ces questions et notre demande de relance du train dans notre vallée.*

*La construction éventuelle de voies ferrées, qui sont des infrastructures lourdes, entraîneront aussi beaucoup de débats techniques, juridiques et environnementaux. Et le temps de réponse sera sûrement peu compatible avec l'augmentation exponentielle du trafic routier.*

*Au sein du Pôle Métropolitain Frontalier, nous réfléchissons à la création d'une voie de Car à Haut Niveau de Service afin de développer ce mode de transport en commun entre le bassin thionvillois et Esch-sur-Alzette.*

*Comme vous le constatez, je comprends les arguments que vous développez ; je suis conscient des imperfections et incertitudes autour de ces projets, d'où l'importance de l'explication, du débat et de la concertation.*

*Néanmoins, je suis convaincu qu'une opposition de principe ne fait que maintenir le statu-quo. Ce n'est pas acceptable car c'est cela qui impacte aujourd'hui le plus notre environnement, notre santé et nos conditions de vie !*

*Je plaide donc pour une vision globale des questions de mobilité dans notre secteur combinant à la fois les réponses en temps long (infrastructures) tout en conciliant l'immédiateté des attentes des populations, le tout dans le respect des enjeux environnementaux que vous soulevez.*

*Restant à votre écoute, veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes cordiales salutations.*

*Bien à vous,*

  
**Michel LIEBGOTT**