Autoroute A31 bis

Cahier d'acteur

Déposé par André LEONARD, habitant TERVILLE, 07 88 32 80 60

Je suis favorable au projet A31bis car tous les moyens de transports seront nécessaires pour répondre au besoin de main d'œuvre de la croissance économique du Luxembourg !
Toutefois je ne souhaite pas que ce projet se fasse n'importe comment, n'importe où et surtout pas à n'importe quel prix !

Il reste plusieurs possibilités de tracés

1) le F5 en tunnel de surface, le moins onéreux, mais impose des expropriations de maisons d'habitations, fort traumatisantes, il traverse la forêt et ne permet, à l'heure actuel, qu'un diffuseur amputé de fonctionnalitées utilisées par les frontaliers Florangeois
2) Le F5 en tunnel profond, il évite les expropriations mais conserve les inconvénients du tracé précédant, avec une interrogation forte, sur d'éventuelles terres polluées sous la cokerie, qui dans ce cas, grèverait lourdement le coût final, déjà fort onéreux !
3) Le F4 en tunnel profond, il évite les expropriations d'habitations, par contre il nécessite des expropriations d'entreprises dans la zone St Agathe, grevant le coût du tunnel profond le rendant fort onéreux !
   Son raccordement à l'A31 réduirait également des fonctionnalités du diffuseur 42, sauf aménagements proposés en page 4!
   Ces aménagements écarteraient l'autoroute des habitations de Terville en la faisant passer à l'emplacement actuel de la D653. Cette route passerait en contrebas de l'autoroute, facilitant l'aménagement d'un très haut mur antibruit avec les terres excavées pour préserver les habitations de Terville , des nuisances sonores !
   La sortie vers D13, n'étant pas conservée, devrait s'effectuerait à l'échangeur 41, pour lequel je propose un aménagement qui augmenterait sa capacité d'échange (voir page 5)

Le tracé en tunnel profond est sans conteste celui qui serait le plus approprié au regard de l'environnement et sans imposer des expropriations de maisons d'habitations, <u>mais est très onéreux !</u>
Il pèserait lourdement le péage qui s'établirait à 4€, soit 180€ par mois, plus du double du pass navigo, auquel il faut ajouter le carburant et les frais de voiture et ainsi être 4 fois plus élevé !
Inacceptable !
Il est donc à craindre que l'élément déterminant dans le choix du tracé soit le coût du projet et se porte ainsi sur le F5 tunnel de surface, **doublement destructeur** !
Je ne vois d'ailleurs pas, pourquoi ce tracé serait plus acceptable par rapport au F4 en tunnel de surface qui certes, pouvait être amélioré et dont les expropriations de la rue des Romains étaient réalisées pour la plus part des habitations, habitations qui ne sont pas comparables avec celles de l'impasse de Nancy !
Il est probable que ce coût élevé n'ait été pris en compte dans les attendus du Conseil d'Orientation des infrastructures lors des ses recommandations, puisqu'il n'était question que du tracé F4 tunnel de surface, bien moins coûteux !
Sommes encore dans le cadre de ces recommandations ?
Ainsi le choix du tracé F4, ne pourrait être retenu que si d'autres sources de financements seraient trouvées !
C'est pourquoi je propose un report de décision qui serait mis à profit rechercher d'autres sources de financements, insuffisant en l'état !
Surseoir à l'achat de la maison de nos rêves lorsque l'on ne pourra pas honorer les remboursements, n'était-ce pas une sage décision ?

Le but de ce report serait de créer un choc tout en donnant du temps pour une nouvelle approche !
Un choc pour créer un changement d'esprit de nos représentants qui devraient avant tout, revêtir le costume de frontaliers en défendant nos intérêts, en indiquant aux représentants Luxembourgeois

- que la France est le seul pays frontalier à investir de telles sommes pour répondre aux besoin de main d'œuvre dont leur pays ne peut pas se passer !
  Ce besoin absolu est leur tendon d'Achille à mettre en évidence, en faisant ressortir que ce report pourrait susciter un désespoir parmi les frontaliers, se traduisant par une vague de départ, atteint par le syndrome de ''la minute de trop'' (un retour compliqué après une journée aussi compliquée, accentués par des problèmes familiaux que trop de stress ne permet d'y répondre sereinement, questionnement des enfants sans trouver les mots justes etc. etc. en se rendant compte que la vie vaut bien mieux qu'un coffre fort dans un champ de ruines !
- Que ces départs, faisant tache d'huile, produiraient une tension sur le marché de l'emploi que seul des augmentations de salaires pourraient contenir dans un premier temps
- Dans un second temps, ce mouvement serait inévitablement remarqué par les frontaliers de tous les pays qui, voulant profiter de l'aubaine, n'hésiteraient pas à demander des augmentations, à quitter leur emploi pour en trouver un qui serait mieux situé, avec de meilleurs horaires et peut être mieux rémunéré, aggravant encore les tensions sur l'emploi !
- Voyant ces départs, certains nouveaux candidats ne postuleraient plus ou moins!
- Constatant ces hausses de salaires, ces difficultés de recrutement, le risque de ne pas trouver le personnel compétant et en nombre suffisant, pourraient dissuader des entreprises de venir s'y installer !

Le Luxembourg serait alors contraint de débourser plus d'argent en salaire qu'une participation active à ce financement sans pouvoir recruter les frontaliers dont il aurait grandement besoin, puisque sans autoroute pour s'y rendre rapidement !
Or le Luxembourg pourrait participer à ce financement, non pas parce ce pays est ''riche'' mais parce que chaque année il perçoit 300 millions de taxe sur du carburant consommé en **France** (source Statec) soit la moitié du projet chaque année ! !
Ainsi, tous les deux ans, il encaisse à notre place, l'équivalent d'une A31bis et les subventions qu'il nous accorde pour soutenir la mobilité ne représentent que 10%, étalées dans le temps !
Ces sommes proviennent principalement des achats effectués par les poids qui acquièrent presque 1000 litres à chaque plein, sans que nos autorités s'en préoccupent !
Il existe bien d'autres sources de financement que le seul péage !
Compte tenu des différence de taxes, ces sommes perçues nous font perdrent 500 millions pr ans et nous devrions financer cette autoroute dont ils ont le plus grand besoin !
Nos représentants ne devraient-ils faire remarquer au Luxembourg, que c'est tout d'abord notre argent et pour éviter un phénomène difficilement contrôlable découlant d'un report de décision avec risque d'annulation pour cause de financement, il serait peut être opportun qu'il nous **en rendre**, participant activement au financement d'une A31bis qui lui assurerait un nombre suffisant de frontaliers pour maintenir sa croissance, tout en rassurant de nouveaux investisseurs !

Diffuseur 42

Ce diffuseur conserverait les fonctionnalités principales utilisées principalement par les frontaliers Florangeois.

La sortie en provenance de Thionville s'effectuerait au diffuseur précédent réaménagé (voir ci dessous)

L'entré de l'A31 vers Thionville se ferait au diffuseur 41

L'A31bis passerait sur l'emplacement actuel de la D653, le plus à l'Ouest possible pour préserver les habitations de Terville des nuisances sonores !

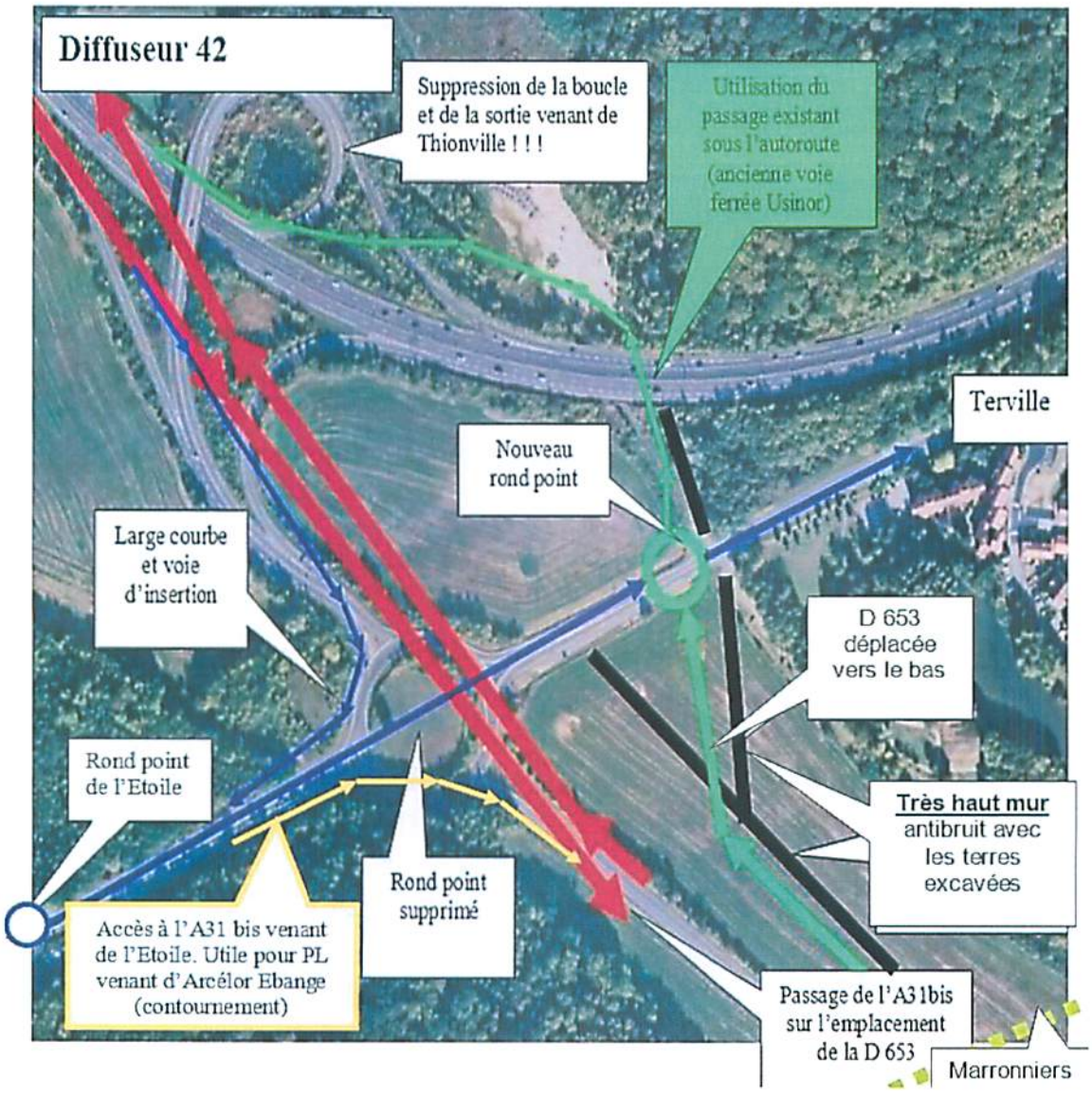
La D653 serait construite à l'Est de l'autoroute.

En outre, un très haut mur Anti-bruit serait érigé avec les terres excavées

Le rond point actuel sur la D13 serait déplacé vers le bas et la circulation pour emprunté l'autoroute en direction du Luxembourg passerait par un passage existant (voir ci-dessous)

A l'approche de l'A31bis, en venant de l'Etoile, la D13 serait à 3 voies

- une voie descendante avec possibilité d'emprunter l'A31 bis vers le tunnel
- une voie montante
- et la sortie de l'A31bis, venant du Luxembourg, se ferait par une large courbe, en voie libre, poursuivie d'une voie d'insertion dans la voie montante



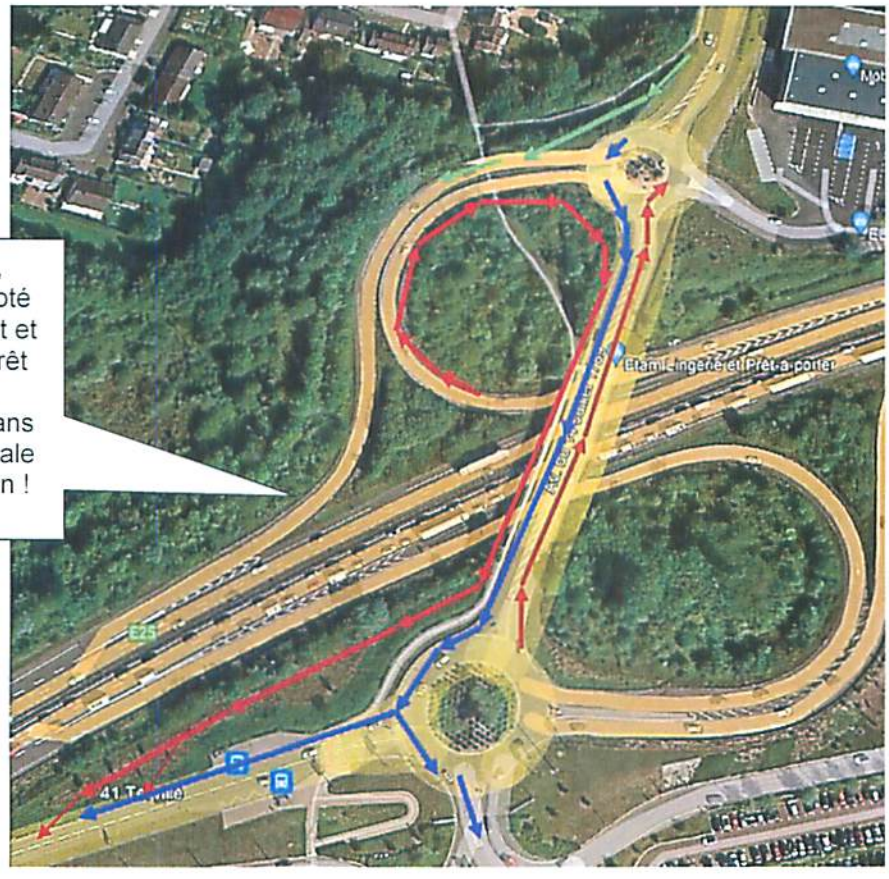
Passage existant sous l'A31, qui serait utilisé pour emprunter l'A31bis en direction du Nord

Sortie 41 Super Green TERVILLE

Amélioration de la circulation par la création d'une voie libre en direction d'Hayange
Voie libre vers Hayange →

Entre les ronds points
Sens Linkling – Super Green →
Sens Super Green – Linkling →

La suppression des zébras sur le pont et sa largeur permettraient une troisième voie (la voie libre)



Déposé par LEONARD André, habitant Terville 07 88 32 80 60