

## Contribution au débat public sur le projet d'A31 bis

Elu municipal de Florange depuis 1989, adjoint de cette commune de 1989 à 2001, puis maire de 2001 à 2014, j'ai participé activement aux différents débats qui se sont déroulés depuis plus de 15 ans au sujet des réponses à apporter à la saturation de l'autoroute A31, avec les conséquences pour le territoire de la Ville de Florange, impactée depuis des décennies par un emplacement réservé et imposé dans ses documents d'urbanisme.

J'ai en effet participé au précédent débat public, en 1999, au sujet du projet d'A32. En 2003, j'ai fait partie du collectif des élus contre l'A32, suite aux préconisations du rapport de l'Ingénieur général Lépingle, rapport qui avait eu le soutien du président du Conseil Régional de l'époque, Monsieur Longuet. En 2005-2006, j'étais le représentant de la communauté d'agglomération du Val de Fensch au sein du comité de pilotage du projet de contournement ouest de Thionville, le COT, projet qui visait à déclasser l'A31 dans la traversée de Thionville et à déplacer la circulation autoroutière vers cette nouvelle infrastructure de liaison entre l'A30 et l'A31.

Je suis également élu communautaire au Val de Fensch depuis la création de la Communauté, que j'ai présidée de 2008 à 2014. Je siège au sein du SMITU Thionville-Fensch, l'autorité organisatrice des transports urbains, depuis 2001 et, à ce titre, j'ai suivi les travaux du plan de déplacements urbains (PDU) et le projet de transport collectif en site propre (TCSP).

Je m'exprime dans ce nouveau débat public en mon nom propre, mais aussi en celui des élus municipaux du groupe Florange Avenir, association issue de la liste que je conduisais aux municipales de 2014 et dont je suis le Président d'honneur.

### **L'A31 bis est une mauvaise réponse à un problème réel**

La saturation de l'autoroute A31 dans le sillon mosellan est une réalité aux heures de pointe ou lors des grandes migrations estivales. Il faut toutefois observer que les chiffres avancés lors du débat public de 1999, qui annonçaient une saturation totale entre 2010 et 2015, ne se sont heureusement pas vérifiés. Cela est la conséquence des efforts considérables qui ont été faits, en matériels et en cadencement, par la Région Lorraine, sous la présidence de Jean-Pierre Masseret, pour le transport ferroviaire transfrontalier et dans le sillon lorrain.

La situation actuelle résulte de la conjonction des vocations de l'A31 : axe international européen Nord-Sud, vocation transfrontalière vers le Luxembourg et fonctions locales, avec la présence de nombreux échangeurs.

A cet égard, nous déplorons les nuisances du trafic international de grand transit, qui utilise l'A31 parce que gratuite, mais surtout du fait des disparités de la fiscalité sur les carburants. Ce trafic est minoritaire mais il a des fortes conséquences sur la fluidité de la circulation, sans compter que ce transit a un impact économique limité voir nul pour notre région. L'écotaxe aurait été une réponse à cette nuisance et nous regrettons vivement son abandon. Il conviendrait que la future grande Région ACAL puisse avoir le droit de la mettre en place, ne serait-ce que pour répondre aux initiatives similaires de l'Allemagne.

Nous savons aussi que certains grands projets sur le Nord Mosellan auront un impact sur le trafic de marchandises, et notamment les projets Europort (le conseil départemental ayant déjà décidé de la réalisation d'un barreau de la zone portuaire vers l'échangeur de Bétange) et le projet Terra Lorraine sur la megazone d'Illange.

### **Au sujet de la traversée de Florange**

Il faut d'abord rappeler que cet emplacement avait été réservé pour la prolongation de la VR52, dont l'objectif était le désenclavement de la vallée de l'Orne et la liaison des deux vallées sidérurgiques. Cette VR 52, qui s'arrête aujourd'hui à Fameck, au diffuseur de la Feltière, permettait certes de soulager l'A31, mais avait aussi une fonction locale dans la traversée qui était prévue de Florange, avec

la desserte des usines sidérurgiques. Il y a là une différence fondamentale avec les projets de nature autoroutière, où aucune fonction et dessertes locales ne sont prévues.

Les contraintes de cette emprise, le rachat progressif de propriétés par l'Etat, sans que celui-ci ait les moyens de procéder aux démolitions systématiques des bâtiments dont certains ont été squattés, tout cela donne à ce secteur de Florange une image défavorable.

Il faut aussi ajouter que les bouchons dans la traversée autoroutière de Thionville provoquent un trafic important dans les rues de Florange, pour assurer la liaison entre l'échangeur de Bétange, sur l'A31 et l'échangeur de la Feltière sur l'A30.

**Comme lors des débats précédents, nous sommes fermement opposés à la traversée de Florange par une infrastructure autoroutière.** En 2003, nous avons mobilisé la population, par le biais de manifestations et d'une pétition qui avait alors réuni plus de 2600 signatures, contre cette traversée, mais aussi contre le principe même d'un doublement de l'autoroute dans le sillon mosellan. En ce qui concerne la traversée dans un milieu urbanisé, comme celui de Florange, nous avons exprimé, lors de l'examen du projet de COT, toutes les nuisances et obstacles, y compris la traversée des voies ferrées SNCF et de la sidérurgie, qui pourrait impliquer un ouvrage aérien. Si cette traversée devait se faire, elle exigerait de prévoir plusieurs tranchées couvertes successives, de 400 mètres, pas seulement, comme prévu dans le projet COT à hauteur des écoles d'Ebange, mais aussi pour protéger les quartiers et lotissements qui sont à proximité immédiate du tracé : Millénaire, Epona, Haut-Kême, Carolingiens. A la différence du projet COT, nous notons toutefois qu'il n'est pas prévu de déclasser l'A31 dans la traversée de Thionville et Terville. Nous ne pensons pas qu'il faille déplacer les nuisances de Thionville vers Florange, ni de Florange vers Hayange. Si nous acceptons que le tracé, préconisé par l'actuelle municipalité de Florange, « par les friches industrielles » (site des Haut-fourneaux) soit étudiée de façon approfondie et objective (dans le souci de « solution de repli », au même titre que l'exigence de solutions de couverture des zones urbanisées), nous constatons, au vu des premières études de la DREAL, cette solution ferait de Hayange « la ville aux deux viaducs » et nous exprimons donc nos fortes réserves sur l'opportunité de cette solution prétendument « alternative ».

**Au-delà de l'opposition de principe à une nouvelle autoroute, ce que nous reprochons au projet actuel.**

- Le projet A31 bis privilégie la solution concédée, donc payante, avec un report inévitable vers les voies secondaires, ce qui est inacceptable. La gratuité de l'A31 était une mesure d'aménagement du territoire, décidée au début des années 1970, dans un contexte déjà marqué par les restructurations économiques. La Lorraine n'a pas besoin d'un handicap supplémentaire.
- Des aménagements nécessaires pour l'A30 (tunnel de Knutange, liaison vers Longwy depuis Hayange, prolongation A30 vers le Luxembourg) ne sont pas pris en compte. Les élus réclament ainsi depuis de nombreuses années l'achèvement du triangle de Richemont, qui permettrait de relier l'A30 à la megazone d'Illange.
- La dispersion des flux n'est pas retenue dans le projet. Si, dans une hypothèse absurde, une nouvelle saignée était pratiquée dans un milieu urbanisé, à l'ouest de l'agglomération de Thionville, alors pourquoi ne pas étudier, dans un secteur rural, une prolongation non-autoroutière du contournement de Yutz au-delà de la Moselle, ce qui aurait l'avantage de permettre un nouveau franchissement de la Moselle et de réaliser l'indispensable contournement d'Hettange-Grande, sans aller nécessairement jusqu'à rejoindre l'A31 à Kanfen ?

Le groupe Florange Avenir est contre la traversée de Florange mais aussi contre le projet d'A31 bis lui-même. Ce projet ne part pas sur les bonnes bases qui consisteraient à privilégier, tant pour le transport des marchandises que pour les voyageurs, les solutions alternatives, et notamment un projet de transport en site propre transfrontalier. De nouvelles infrastructures autoroutières ne devraient être qu'une ultime solution et sont nécessaires dans deux cas bien précis :

- La généralisation de la mise à deux fois trois voies entre Metz et Nancy, avec la réalisation de la section Frouard-Fey.
- La troisième voie au Nord de Thionville. Il est indispensable que cette 3<sup>ème</sup> voie se prolonge au-delà de la frontière. Conformément aux demandes des autorités luxembourgeoises, cette 3<sup>ème</sup> voie devrait être affectée prioritairement aux transports collectifs, au covoiturage et aux véhicules propres. Le covoiturage et l'électromobilité doivent bénéficier de moyens supplémentaires, de même qu'un grand projet de TCSP transfrontalier.

### **La nécessité d'une approche globale et plus ambitieuse**

Nous regrettons qu'une approche globale et ambitieuse, privilégiant les alternatives au tout routier, n'ait pas été privilégiée, à l'instar du projet MODU du Grand-Duché du Luxembourg. Avec le nouveau cadencement du TER, qui entre en vigueur au printemps 2016, avec les travaux prévus sur le réseau luxembourgeois et la gare de Luxembourg, mais aussi avec les projets de développement de « l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan » et les projets de plateformes fluviales sur la Moselle, les moyens disponibles doivent être mis sur les modes alternatifs, à l'exception de l'élargissement entre Metz et Nancy et au-delà de Thionville, cette dernière solution devant être couplée avec un ambitieux projet de PCSP transfrontalier et d'un développement ambitieux du covoiturage et de l'électromobilité.

Le dossier a une incontestable dimension européenne. Il faudrait imposer des restrictions à la circulation des poids lourds aux heures de pointe et pour cela prévoir des lieux de stockage.

En résumé, le groupe Florange Avenir est opposé à la traversée de Florange mais aussi au projet d'A31 bis lui-même, sous réserve de la mise à deux fois trois voies de l'autoroute existante.

Philippe Tarillon

Ancien Maire de Florange, conseiller municipal depuis 1989

Conseiller Communautaire du Val de Fensch depuis 1998, ancien Président de la CAVF

Ancien président du groupe socialiste et républicain du Conseil général de la Moselle

Président d'honneur de l'association Florange Avenir