



A31 Bis

Au cœur du sillon lorrain

SECTEUR NORD

RICHEMONT – FRONTIÈRE
LUXEMBOURGEOISE

ENQUÊTE PUBLIQUE

PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ
PUBLIQUE DU SECTEUR NORD DE L'A31BIS

DU 11 MAI AU 27 JUIN 2026

Avertissement

Cette contribution est réalisée à titre d'information facultative dans le but d'améliorer la réalisation de l'A31bis !

Les propositions visent à faire mieux sans faire plus cher !

Elle est formulée au conditionnel interrogatif et ne met en cause aucune personne :

Toute autre utilisation de ne saurait engager la responsabilité de l'auteur !

Au vu de la gravité des faits évoqués dans cette contribution, je sollicite la protection accordée aux lanceurs d'alertes, selon la loi du 9/12/2016, révisée par la loi organique du 21 mars 2022 !

Reproduction interdite sans accord préalable

LEONARD André
3, rue Joliot Curie
57180 Terville

leonard.consultant@wanadoo.fr

Madame et messieurs les commissaires enquêteurs.

Des avantages de l'A31bis !

Les frontaliers de la vallée de l'Orne n'auront plus à traverser le labyrinthe de Florange pour accéder à l'autoroute !

Les riverains des rue Nationale, St Agathe, de Loraine, des jardins, Grand rue, du Moulin, de la Gare, d'Uckange et l'école Victor Hugo etc., n'auront plus à supporter le trafic des frontaliers de la vallée de l'Orne et au delà !

Les riverains de la route de la Centrale et de Lorraine, n'auront plus à supporter le trafic des camions qui desservent Arcélor Ebange ou le port, en venant de l'A30, ou qui se rendent à Sr Agathe ou à la Feltière en venant de l'A31 ou du Luxembourg !

N'est ce pas des améliorations du cadre de vie, alors qu'il est possible de faire encore mieux, sans faire plus cher !

Ce n'est vu, ni dit, mais ce devrait être dit parce que ce n'est pas rien !

La com. Est aussi mauvaise que le tracé !

En s'opposant à l'A31bis, qui serait volontaire pour annoncer à ces riverains, qu'au nom de je ne sais quoi, ils seront condamnée à supporter ces nuisances sonores et la pollution pendant tout le reste de leur vie ?

!

1 Les inégalités à Terville

1.1 L'inégalité de traitement

Au départ de l'étude et par manque de moyens, une tranchée couverte de quelques centaines de mètres était prévue à Florange !

Puis, sans moyen supplémentaire, le porteur de projet a accepté qu'un tunnel profond soit réalisé pour traverser la ville ! Une décision que j'approuve totalement !

Mais, **l'égalité**, pilier de notre république, imposerait qu'une même considération soit accordée aux habitants de Terville : **un prolongement du tunnel par une tranchée couverte !**

Ce n'est malheureusement pas le cas !

Les Tervillois bénéficieront d'un merlon végétalisé, lorsque ce sera possible !

En cas de manque de place, un mur antibruit de 5 mètres environ (2étages) sera érigé pour protéger les habitations, mais à une quinzaine de mètres de la baie vitrée de leur salon !!!

C'est le cas de la Boucle Marc Aurèle lorsque la route de contournement **D653 sera déplacée vers leurs habitations** et portée à 2x2 voies

1.2 L'inégalité de considération !

Pour préserver l'allée des marronniers, classée depuis peu, le porteur de projet avait décidé depuis longtemps, de rajouter le financement d'un prolongement de plusieurs centaines de mètres du tunnel ! Ce que j'approuve également !

Mais au titre de l'égalité, le financement d'une trachée couverte en prolongement du tunnel se justifie une fois de plus !

Par ailleurs, pour protéger ses habitants des nuisances sonores, la municipalité de Terville a formulé une telle demande, mais sans retour à ce jour, **alors que une tranchée couverte serait finançable par des économies réalisées sur des travaux inutiles !** (Voir point 4)

1.3 L'emplacement du tracé

Ne pouvant bénéficier d'une tranchée couverte mais au titre d'une égalité minimum, les habitants de Terville espéraient un "jugement de Salomon" dans le choix de la sortie du tunnel : à équidistance entre les habitations des deux communes, en l'occurrence les barres d'immeubles de la cité des acacias de Terville et le Château de Bétange !

Là encore l'égalité de considération n'a pas été respectée !

C'est à équidistance entre ces barres et la grille de clôture du domaine de Bétange que la sortie du tunnel a été choisie! Les habitants bénéficiant d'une même valeur qu'une clôture classée? Question : la valeur humaine des Tervillois n'est-elle pas supérieure à celle d'un château, d'une allée d'arbres ou d'une grille, fussent-ils classés ?

1.4 QPC

Toutes ces inégalités aggravées, n'imposeraient-elles pas un examen d'une question prioritaire de constitutionnalité, avant la délivrance de la déclaration d'utilité public ?

2 Les défauts coté nord

2.1 La sortie nord du tunnel et ses conséquences

Le lieu de sortie du tunnel n'a pas été déterminé en fonction de l'emplacement le plus judicieux mais par la distance règlementaire qu'impose une clôture classée !

Or ce choix est techniquement mauvais, car cette sortie se situe dans l'alignement de la route de contournement D653 et des bretelles de l'échangeur 42, causant ainsi des difficultés multiples et des surcoûts en cascade : les destructions et reconstructions.

2.2 L'échangeur 42,

Ainsi, tel que précisé ci-dessus, la destruction de cet échangeur a été actée dès le début des études et remplacée par une bifurcation, telle que visible sur les plans ci-dessous !

Cette suppression s'expliquerait par la difficulté, apparemment non surmontée par les concepteurs, de raccorder deux autoroutes dans un échangeur !

Le choix de la suppression a été facilité car il existait 5 échangeurs en 5 km!

Il a été déclassé en bifurcation !

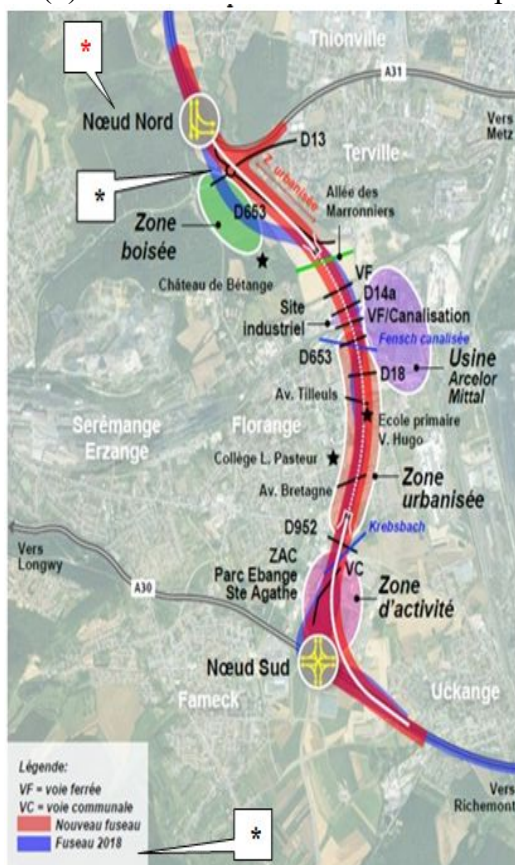
Les plans, confirment que cette suppression était prévue dès le départ !

Tracé avant 2022

Une courbe (*) de la D653 contournait le rond point!

Tracé après 2022

La courbe a été supprimée,



Or cette bifurcation n'a jamais été précisé nommément, puisque les plans indiquaient "nœud nord" accompagné d'un petit logo!

Avant 2022, plusieurs courbes permettaient de conserver la D653 ! Or après 2022, cette route a été supprimée car une courbe ne respectait semble-t-il pas, les distances réglementaires entre la clôture classée !

Cette route sera déplacée vers Terville, proche des habitations, notamment à proximité de la rue Jean Marie Pelt ! ! !

3 Danger et Inconvénients de cette bifurcation !

N'étant plus un échangeur puisque privée d'entrée et de sortie, cette bifurcation obligeait les travailleurs frontaliers de Terville, Florange, Serémange, Hayange et au-delà, d'emprunter définitivement la D14a, traversant Veymerange afin d'emprunter l'échangeur 43, "Elange Kinépolis" alors que le rond point de l'Europe, déjà passablement chargé, risquait une saturation sévère aux heures de pointe !

Mais la traversée de Veymerange provoquait un nouveau danger :

Aux heures de pointe, le passage des frontaliers coïncidait avec l'entrée et la sortie des enfants de la halte garderie, de la crèche, de l'école maternelle et primaire !

La suppression de l'échangeur 42, irréfléchi provoquait alors une situation paradoxale :

Une autoroute à péage était créée pour sécuriser ce trajet et faire gagner quelques minutes !

Or une partie du temps gagné était perdue dans le bouchon à la sortie et une autre partie était perdue dans la traversée de Veymerange, tout en créant un danger envers ces enfants ?

Comment les concepteurs de ce projet peuvent-ils éprouver une telle condescendance l'égard d'enfants ?

Une incohérence dangereuse, accompagnée d'une probable insincérité!

Ce n'est qu'à la 7^{ème} réunion de concertations, six ans après le lancement du projet, que le pot aux roses fut découvert fortuitement!

Cette découverte obligea Monsieur le préfet, qui n'était probablement pas informé de cette subtilité, à ordonner à ses services de rétablir toutes les fonctions de l'échangeur 42!

Mais au lieu de rechercher et traiter la cause qui avait conduit à cet incohérence : la tranchée ouverte et y remédier, les concepteurs ont jugé plus facile de construire un nouveau demi-échangeur, à coté du 42 et plus proche de Terville et qui ampute inutilement la forêt !

Ainsi, les engagements, non tenus du Préfet, auront de graves conséquences pour Florange et Uckange (Voir au point 5) !

4 La tranchée ouverte ou couverte

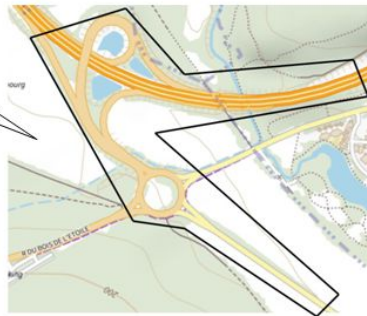
Pour préserver leurs habitants les municipalités de Terville et Florange ont demandé une prolongation du tunnel ou une tranchée couverte, sans retour positif à ce jour !



4.1 Le passage en surface, (tranchée **ouverte**), supposé être moins onéreux, génère des surcoûts en cascade :

- 4.1.1) l'emplacement de la sortie du tunnel imposée dans l'alignement de la D653 oblige sa destruction et sa reconstruction; (voir 2.1)
- 4.1.2) ce positionnement impose une traversée de l'échangeur 42 qui supprime ses fonctions, obligeant la construction de l'échangeur, **complexité** et consommateur de foncier, selon le 4^{ème} rapport des garants, alors que ce n'est qu'un demi-échangeur ;
- 4.1.3) la traversée de la fin de la courbe de l'A31 réduit son rayon de courbure et oblige son déplacement dans la zone fortement encaissée, au sommet de la colline de la forêt ;
- 4.1.4) la construction du nouveau demi-échangeur impose deux bretelles, dont l'une d'elles sera réalisée dans cette zone fortement encaissée ;
- 4.1.5) le relèvement du niveau de protection contre les nuisances sonores et la pollution atmosphérique demandé par l'agence environnementale ;
- 4.1.6) le relèvement plus conséquent de ces protections, certes non demandées par cette autorité, mais de bon sens à l'égard des utilisateurs de l'espace de plein air et des enfants qui fréquentent le pumptrack ;
Or le passage de l'A31, les nouvelles bretelles, la D13 et l'échangeur à proximité, sont autant de trous dans la raquette qui laisseront passer la pollution atmosphérique, alors qu'il y a des enfants avec de petits poumons !!!
- 4.1.7) l'Agence environnementale impose de déconstruire toutes les portions de routes inutilisées ! Ainsi, tout ce qui est dans cet encadré ci-dessous, sera déconstruit et reconstruit, occasionnant des surcoûts en cascades !

Les destructions inutiles, coûteuses et impactantes !



4.2 le passage en passage en tranchée couverte, supposé plus onéreux, offre, inversement des avantages en cascade de nature à compenser le surcoût !

- 1) il offre la possibilité de choisir la **FIN** du tunnel en fonction d'un tracé optimal, réduisant son coût et l'impact négatif ;
- 2) il permet au tronçon F4 de passer à côté de la D653, évitant sa destruction et sa reconstruction à proximité des habitations !
- 3) il permet une traversée **judicieuse** du rond point de la D13, qui permet de contourner les bretelles de l'échangeur 42 ;
- 4) il préserve l'échangeur et ses fonctions, évitant la construction du demi-échangeur onéreux, **complexifié** alors qu'il ne remplit pas toutes les fonctions nécessaires ;
- 5) il évite la construction de nouvelles bretelles, onéreuses et impactantes pour la forêt ;
- 6) il évite la modification de la courbe de la fin de l'A31 : une erreur de conception;
- 7) et permet un choix optimal et moins onéreux du raccordement avec l'A31 !

Balance entre les deux options !

En raison des surcoûts découlant des inconvénients d'un passage en surface, il est fort probable que le coût total de cette version, dépasse celui d'une tranchée **couverte** qui, en plus, évite les nuisances sonores et la pollution atmosphérique à proximité des habitants !

Cette tranchée couverte offre l'avantage supplémentaire de rejeter l'air pollué dans la direction opposée des habitations !

Au vu de tout ce qui précède, un passage en tranchée couverte ne serait-il pas opportun ?

6 St Agathe

Pour effectuer le raccordement entre l'A30 et le Tunnel, le porteur de projet prévoit l'expropriation totale ou partielle, mais arbitraire et traumatisante de plus d'une quinzaine d'entreprises !

Or il existe deux variantes pour les éviter ! (voir en 8.2)

7 Uckange

Dans l'état actuel du projet, cette ville paiera un lourd tribut à l'A31bis:

L'interdiction qui sera faite aux poids lourds de transiter par l'A31 Thionville, les obligera à utiliser l'A30, générant une augmentation du trafic de plus de 50% ! Ils circuleront principalement sur la voie de droite, rajoutée à cette effet, mais plus proche des habitations et surtout des écoles !

Ainsi les habitants des "Chardons" et les enfants des écoles élémentaire et maternelle, avec leurs petits poumons, seront exposés à une forte pollution atmosphérique que n'arrêteront pas les murs anti bruit. L'augmentation de plus de 50% des gaz d'échappement chauds et les turbulences provoqué par la vitesse des camions, passeront au dessus du mur antibruit et en se refroidissant, retomberont sur les écoles notamment !

Ainsi Uckange subira une augmentation de la pollution atmosphérique !

7.1 L'incidence du demi-échangeur 42 pour Uckange et Florange

Dans l'état actuel du projet, ni Uckange, ni Florange, l'A31bis ne permettra aucune réduction du trafic PL au cœur de leur ville!

En effet le demi-échangeur 42 ne permettra pas aux maires, d'interdire aux camions qui desservent Arcélor Ebange et le port multimodal, d'emprunter la route de la Centrale et la route de Lorraine à Florange !

Idem pour les routes de Metz et de Thionville à Uckange !

c) Pour la même raison, l'interdiction de transit des poids lourds par l'A31 Thionville, obligera les PL qui desserviront H2V de passer par le centre ville d'Uckange, ou en utilisant l'A31bis, mais jusqu'à l'échangeur 43 pour faire demi-tour et revenir vers Uckange ! Un itinéraire long et tortueux, accidentogène !

Une nouvelle fois ce projet mal abouti provoque de l'insécurité !



Les propositions ci-dessous, réduiraient les inégalités, corrigeraient les incohérences, permettraient le financement d'une tranchée couverte, préserveraient la forêt de Terville ainsi que les fonctions de l'échangeur 42, éviteraient les expropriations et éloigneraient les nuisances de l'A31bis à Uckange !

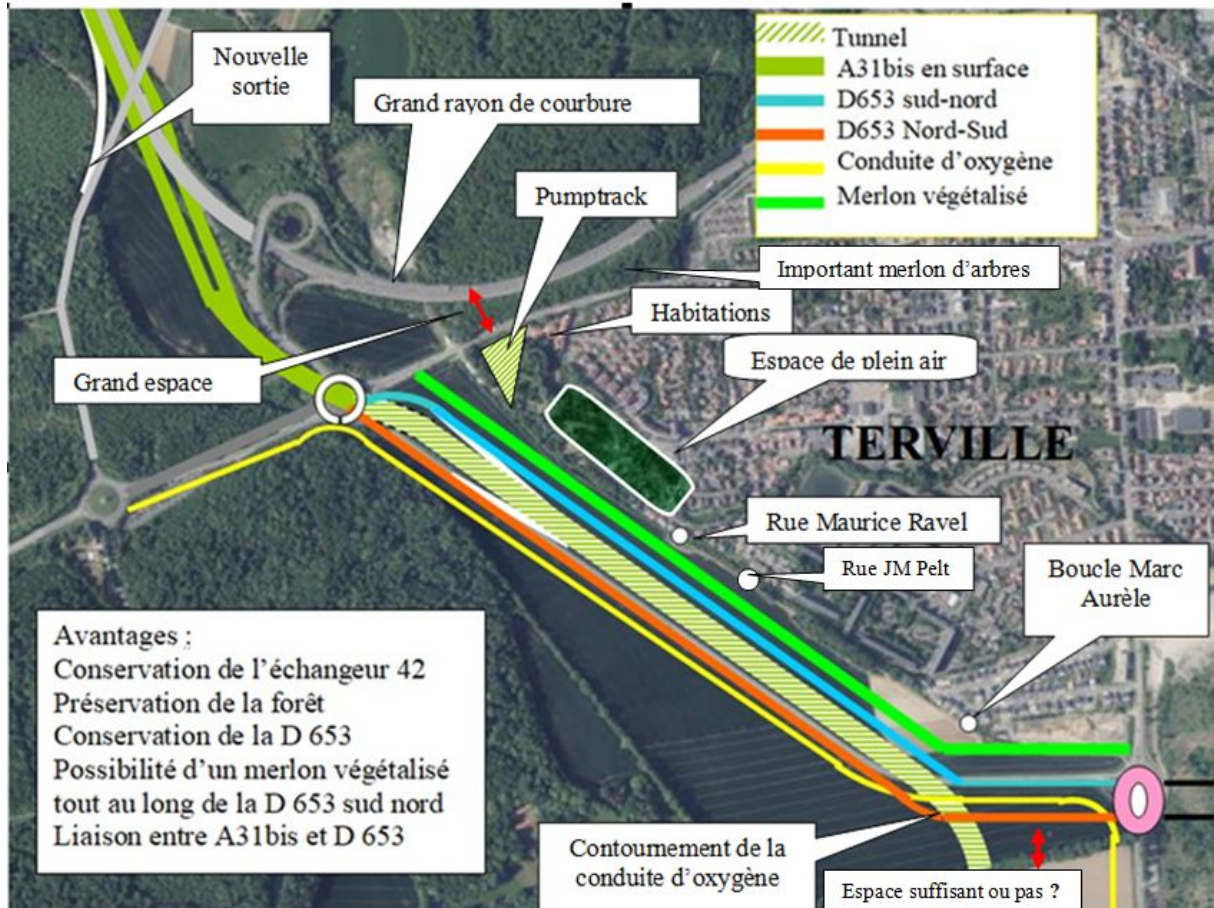
Elles feraient mieux sans faire plus cher !

8 Les propositions

8.1 Proposition pour Terville

Un passage en tranchée couverte offre de nombreux avantages, notamment celui de choisir le point le plus optimal de la fin du tunnel, plus proche de Terville, sans causer de nuisance sonore, ni de pollution atmosphérique!

Plan général de la tranchée couverte



Description

En offrant la possibilité de choisir la fin optimale du tunnel, une tranchée couverte en prolongement apporte des avantages en cascade qui optimisent le tracé !

1) elle permet l'implantation du tunnel et la tranchée couverte à côté et en deçà de la D653, puisque les nuisances sont sous terre !

Cette position évite la destruction de cette route et sa reconstruction, proche des habitations !

Elle permet à la tranchée d'être poursuivie ainsi, jusqu'au rond point de la D13 et de se terminer en légère courbe, avant de passer sous ce rond point !

2) en raison de cette courbe le tracé traverse le rond point avec une orientation légèrement dirigée vers le nord, nord-est !

C'est le point clé de cette proposition !

3) cette orientation permet au tracé de contourner la bretelle de sortie de l'échangeur 42, évitant sa destruction et sa reconstruction en demi-échangeur, avec ses bretelles à proximité des habitations de Terville,

4) elle permet un raccordement en douceur avec l'A31, sans réduire son rayon de courbure évitant son décalage dans la forêt !

5) elle permet en fin de raccorder les deux autoroutes, après le pont de la D14a, évitant de la détruire, mais simplement en construisant un même pont, à son côté, pour recevoir les nouvelles voies d'autoroutes !

Ainsi les surcoûts générés par les destructions et reconstructions, imposées par cette tranchée **ouverte** sont tels, qu'ils couvriraient le surcoût d'une tranchée **couverte** !

Or, une tranchée couverte supprime toutes les nuisances sonores et rejette l'air pollué dans une zone non habitée, loin de l'espace de plein air et surtout du pumtrack !

Un prolongement du tunnel jusqu'à la surface pourrait même être envisagé !

A noter que cette proposition prévoit une sortie supplémentaire avant la D14a, soulageant la sortie venant du nord, à la sortie 42 !

Observation en cas de doublement de la D653 !

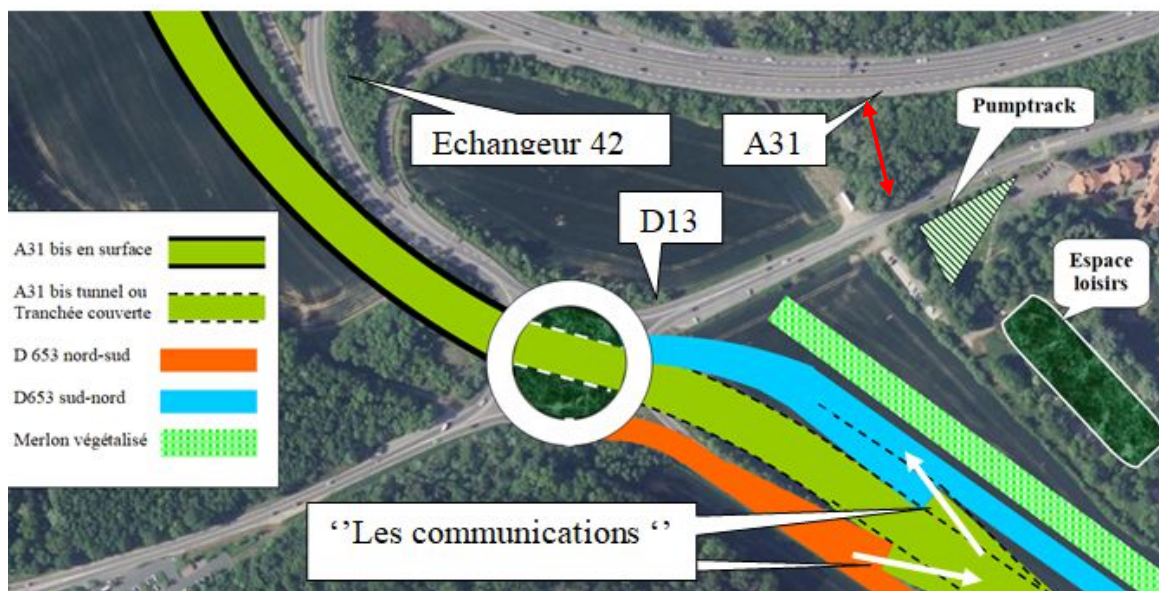
Le contournement de la conduite d'oxygène par la voie Nord-Sud de la D653 doublée, libérerait suffisamment d'espace entre la voie Sud Nord et les habitations de la boucle Marc Aurèle, pour ériger un merlon végétalisé !

Cette proposition à proximité de la boucle Marc Aurèle, est conditionnée par la distance entre cette voie (en brun) et l'allée des marronniers, classée récemment !

En cas d'insuffisance serait-il possible de solliciter la bienveillance des propriétaires de cette allée?

Gros plans du rond point de la D13 !

On distingue les "communications" qui permettent une entrée direction du tunnel et inversement une sortie en provenance du tunnel qui permettront d'interdire le transit des PL dans les villes d'Uckange et Florange !

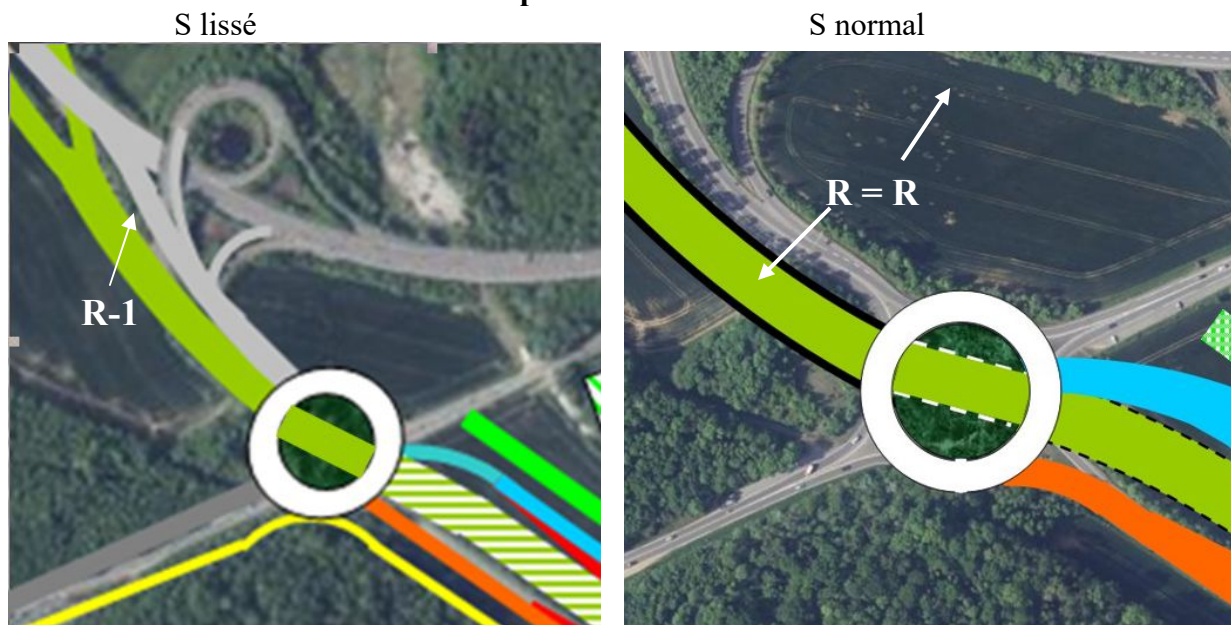


Orientation du tracé au croisement avec la D13, dans le rond point

8.1.1 Les options a Terville

Réduction des rayons de courbure du "S" au croisement avec la D13 !

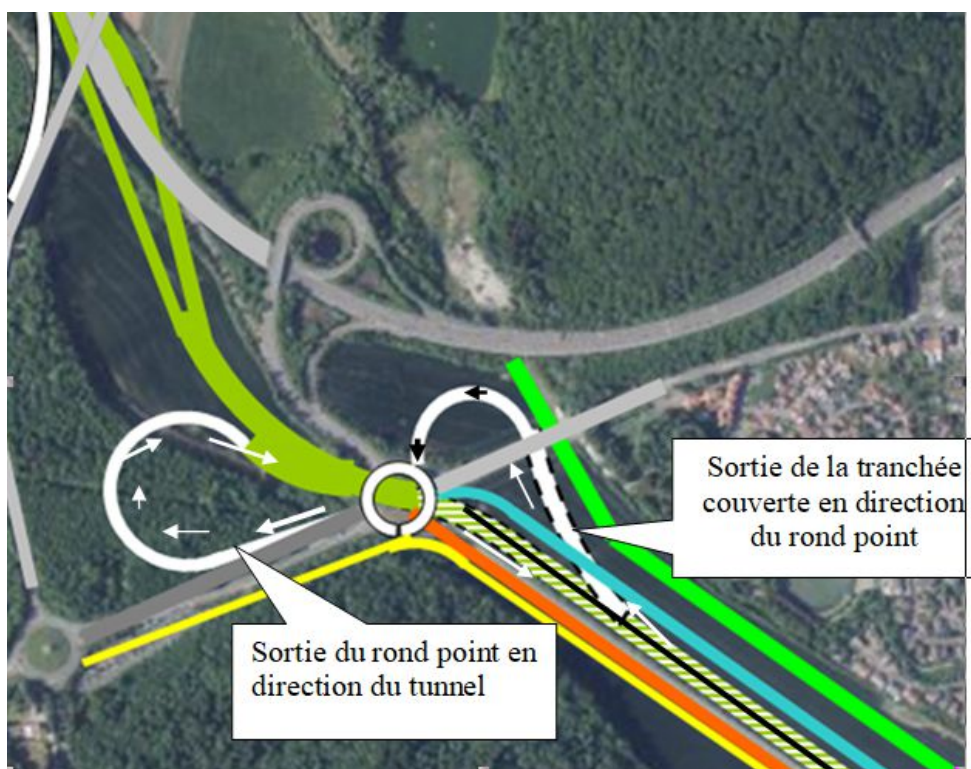
Comparaison



Option 2

Les boucles ci-dessous permettent des "Communications" entre le tronçon F4 et la D653 en vue d'imposer l'utilisation de l'A31bis aux poids lourds qui desservent Arcélor Ebange et le port multimodal pour réduire les nuisances subies par les riverains de la route de la Centrale et la route de Lorraine à Florange !

Idem à Uckange pour les riverains de la route de Metz et de Thionville, où les vibrations des camions décollent les plaques des plafonds (vue sur FR3 et dans le Républicain lorrain)

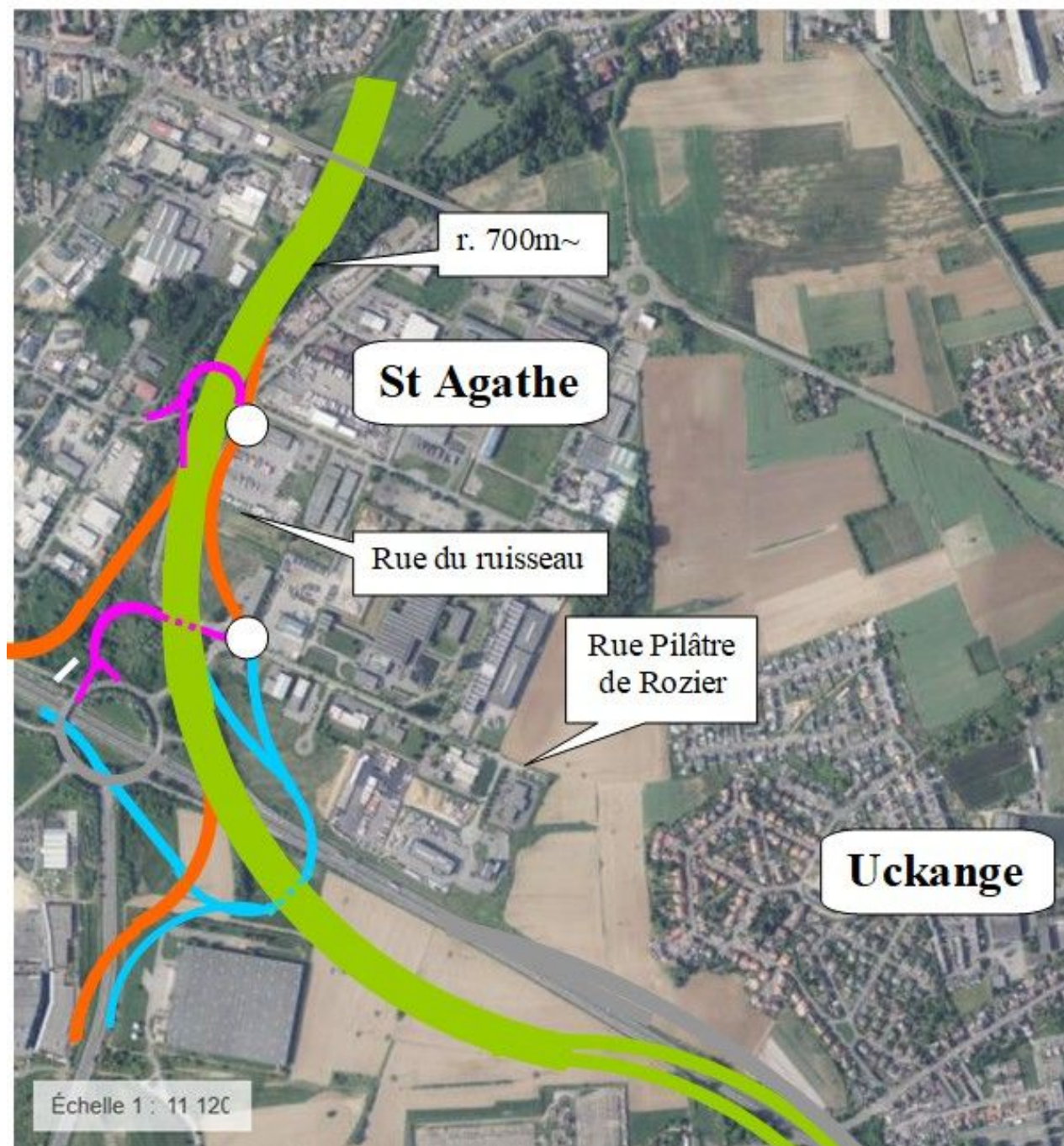


8.2 St Agathe

Pour effectuer le raccordement entre l'A30 et le Tunnel, le porteur de projet prévoit l'expropriation totale ou partielle, mais arbitraires et traumatisantes de plus d'une quinzaine d'entreprises !
Or il existe deux variantes pour les éviter !

8.2.1 La première variante consisterait tout d'abord, en venant d'Uckange, à déporter le tracé vers la gauche, en passant le plus près possible du poste de distribution électrique, puis d'entreprendre un grand virage à droite d'environ 700 m de rayon, qui passerait à côté du rond point de la Feltière pour s'engager dans le tunnel, en passant si possible derrière la déchetterie !

Par contre cette variante ne faciliterait pas le raccordement avec la VR52 en direction de Rombas ! Elle n'éloignerait pas les nuisances sonores ni la pollution atmosphérique à Uckange, notamment aux "Chardons" ni aux écoles (voir ci-dessous)



8.2.2 La seconde variante, en venant du tunnel, l'autoroute traverserait les zones de St Agathe et de la Feltière, en passant au dessus de l'A30 par un pont et en utiliserait la VR52 sur une partie!

Après cette zone, une bifurcation séparerait la circulation de la VR52 et de l'A31bis !

L'A31bis, à gauche de cette bifurcation, entamerait une grande courbe de 180° environ, en passant loin derrière la ferme de "Brouck", puis par une courbe inversée de 90°, se dirigerait vers l'échangeur n°1, pour s'y raccorder !

La partie de l'A31bis, entre le tunnel et la bifurcation, serait bordée par deux couloirs collecteurs, auxquels se raccorderaient les bretelles d'accès (entrées et sorties), tel qu'un rond point, mais rectiligne !

Seules, les extrémités des couloirs seraient reliées à l'autoroute! L'entrée serait la voie de décélération et la sortie, celle d'accélération !

Dans ces couloirs, la vitesse serait limitée à 50 km/h~ et celle des bretelles d'accès à 30 km/h~, permettant des rayons de courbure assez courts !

Ainsi, il n'y aurait pas de mélange de vitesses !

8.2.3 Avantages et inconvénients de cette proposition

Avantages :

- elle évite les expropriations d'entreprises ainsi que la consommation de terres agricoles, pour les reloger, prévue actuellement à proximité des marronniers
- elle permet d'éloigner les nuisances sonores et la pollution atmosphérique des "Chardons" et des écoles !

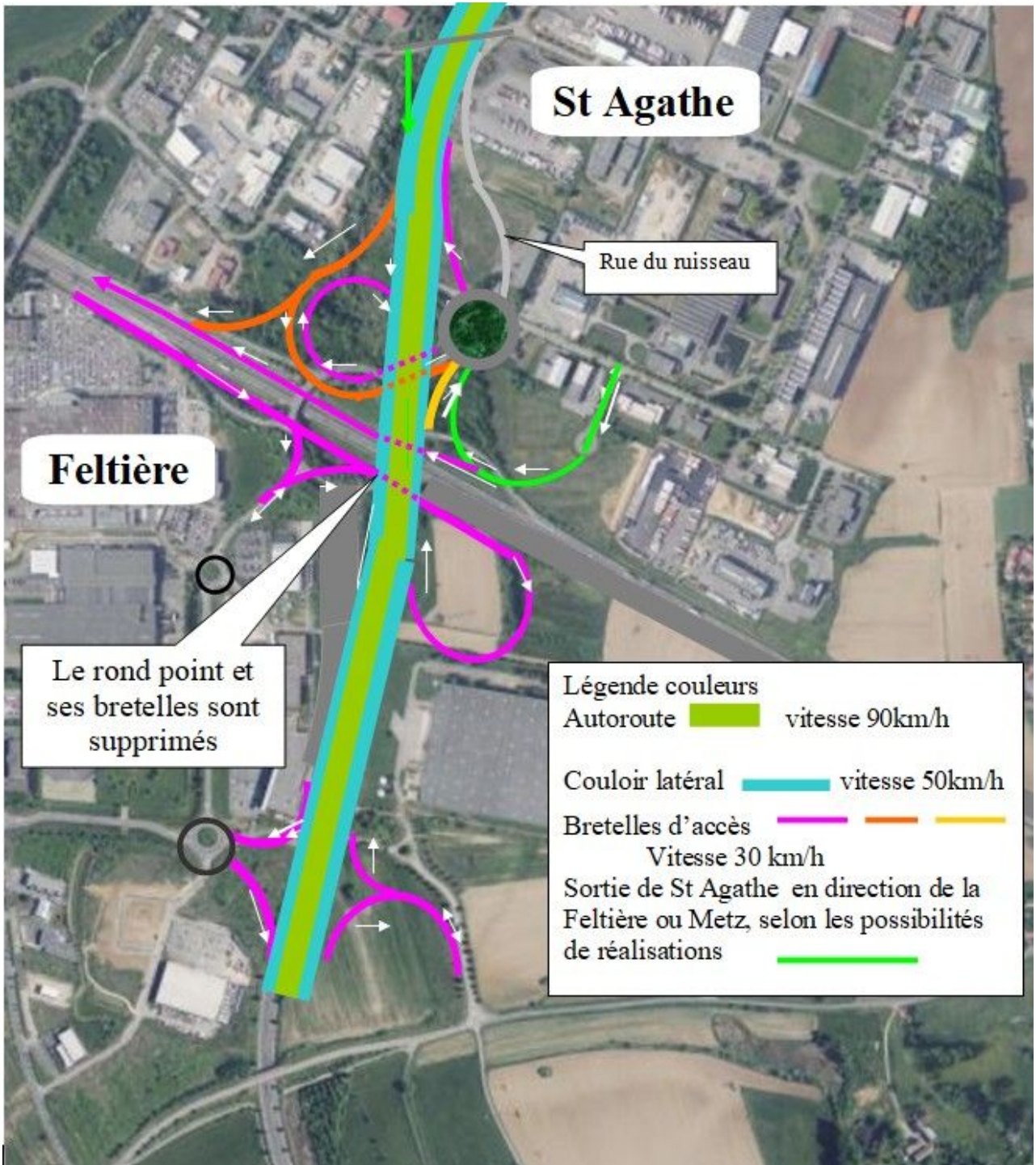
Inconvénients :

- elle allonge le trajet générant un surcoût ;
- elle consomme du foncier, en espace vert, en terre agricole et en forêt !

Le surcoût : il serait financé par les économies en évitant:

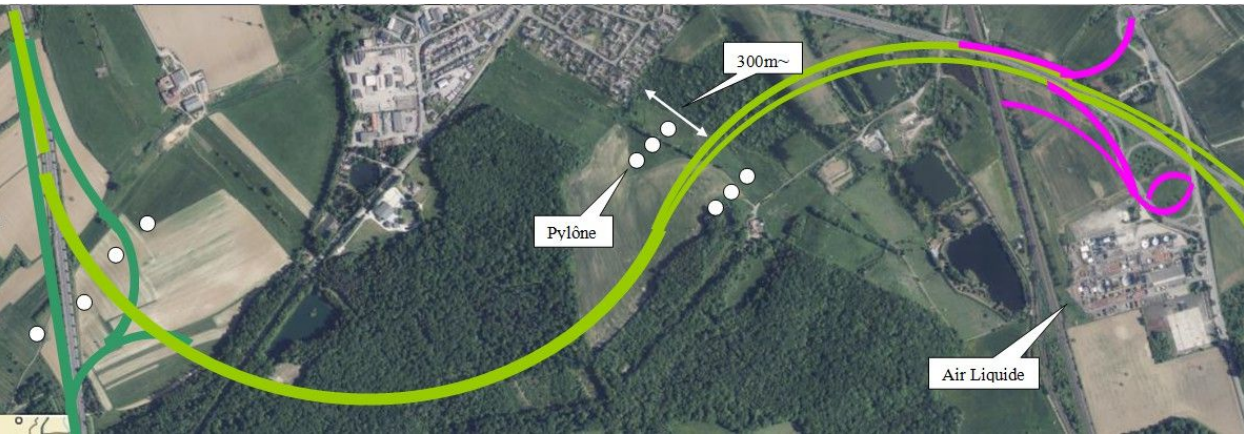
- les expropriations ;
- les travaux de démolition des bâtiments et des infrastructures existantes,
- la viabilisation de la zone de relocalisation ;
- le surcoût de l'échangeur ;
- la construction des troisièmes voies et du mur antibruit
- de la réalisation des travaux en circulation
- les frais de recours intentés par les entreprises
- Etc. etc.

Un surcout persistant pourrait être absorbé par les gains en matière de santé publique.





Concept :
 Dans les zones St Agathe et de la Fêltière, l'A31bis (en vert à 90 km/h) est bordée de deux couloirs collecteur (en bleu à 50 km/h) auxquels les bretelles d'accès (orange, roses et jaune à 30 km/h) sont raccordées ! Ainsi les différentes vitesses sont séparées !
Avantages : pas d'expropriation et éloignement de l'A31bis d'Uckange et de son école !
Inconvénients : surcoût et consommation d'espace !
 Le surcoût est absorbé par les économies des expropriations, les démolitions, l'acquisition des terrains de reconstruction, de la viabilisation de ces terrains, de la troisième voie et sur la simplification de l'échangeur, etc. !



9 Le péage

Ce péage est particulièrement élevé !

Ce projet est en partie réalisé au profit des frontaliers et bénéficie à la France qui est dans l'incapacité de fournir des emplois à plus de 100 000 personnes et au Luxembourg qui a besoin de cette main d'œuvre qualifiée pour faire fonctionner son activité !

L'A31bis étant ainsi construite dans l'intérêt de chacun, il serait souhaitable que chacun participe à son financement !

Or le Luxembourg ne participe pas au financement de l'A31bis alors qu'il perçoit un montant important de taxes sur les carburants ! (voir ci-dessous un extrait d'une publication luxembourgeoise)

Luxembourg

Les ventes de carburant en hausse en 2017

28 JUIN 2018 14:45

Par Jean-Michel Lalieu



La bonne santé de l'économie a relancé la distribution des carburants.

Le secteur pétrolier a transféré 1 milliard d'euros sous forme de taxes et accises.

Romain Hoffmann, président du GPL

«Au cours de l'année 2017, le secteur pétrolier a donc transféré 1 milliard d'euros sous forme de taxes et accises», note Romain Hoffmann, président du Groupement pétrolier luxembourgeois (GPL).

Dans ce marché toujours important pour le pays, une étude récente avait calculé que le «tourisme à la pompe», qui concerne les habitants des pays voisins qui viennent au Luxembourg avec l'intention de remplir leur réservoir, représente moins de 10% du total des ventes.

Par contre, dans les stations autoroutières, le transit par le Luxembourg des camions étrangers représente 50% des ventes. «Mais même si nous décidons d'augmenter les prix, ce transit restera le même», estime Paul Kaiser, vice-président du GPL. Selon les statistiques disponibles, 30% à 35% des camions qui entrent sur le territoire en profitent pour faire le plein.

Ainsi, chaque année le Luxembourg perçoit plus de 300 mille euros de taxe sur du carburant consommé en France (VL et PL)

A ce titre une participation plus active serait justifiée, ce qui ferait baisser le péage !

La gratuité à l'instar de l'Espagne

Il y a cinq ans, ce pays a abrogé les péages sur deux principales autoroutes !

Immédiatement, beaucoup de poids lourds qui utilisaient le réseau national pour éviter le péage, ont convergé vers l'autoroute, causant d'importantes dégradations alors que le pays était privé de recette !

Après cinq ans de gratuité, les autoroutes sont considérablement dégradées et le pays ne dispose plus d'agent pour les réparer ! (Voir ci-dessous !)



Ainsi ne serait-il pas opportun que les autorités relancent le Luxembourg en vue d'une participation au financement du projet, afin de réduire le péage et provoquer des effets positifs en cascade:

Attirer plus d'usagers qui, en se détournant du réseau départemental, compenserait les recettes, réduirait la pollution dans les villages tout en améliorant la sécurité !

10 La réunion MECDU de Terville le 4/10/2024

Cette réunion d'information à destination de la population est obligatoire avant toute modification de PLU.

A ce titre, une plaquette avait été déposée dans les boîtes aux lettres de tous les habitants !

Cette plaquette présentait toutes les zones concernées par la DUP, notamment l'amputation de la forêt de Terville, loin de l'échangeur 42, mais sans que le tracé !

Pour comprendre la nécessité de cette amputation, j'ai demandé que soit présenté à l'assistance, un plan sommaire !

Le représentant de la DREAL déclara que ces plans n'existaient pas encore et seraient à la charge du concessionnaire !

Déçu, j'interrogeais Mr le Sous Préfet via Messenger et le profil de mon épouse ! (Ci-dessous)

Il m'indiqua qu'il avait échangé avec l'ingénieur de la Dréal pour améliorer la présentation et à son tour confirma que les plans précis ne pouvaient être présentés, puisque le tracé précis n'était pas encore arrêté à cette date !

Or je demandais simplement des plans sommaires !!!

La réponse était trompeuse, car le 12 septembre, les plans qui n'excitaient semble-t-il pas encore, étaient présentés à la réunion MCDU à Florange ! (Voir photos ci-dessous)

Dans la plaquette qui avait été déposée dans les boîtes aux lettres à

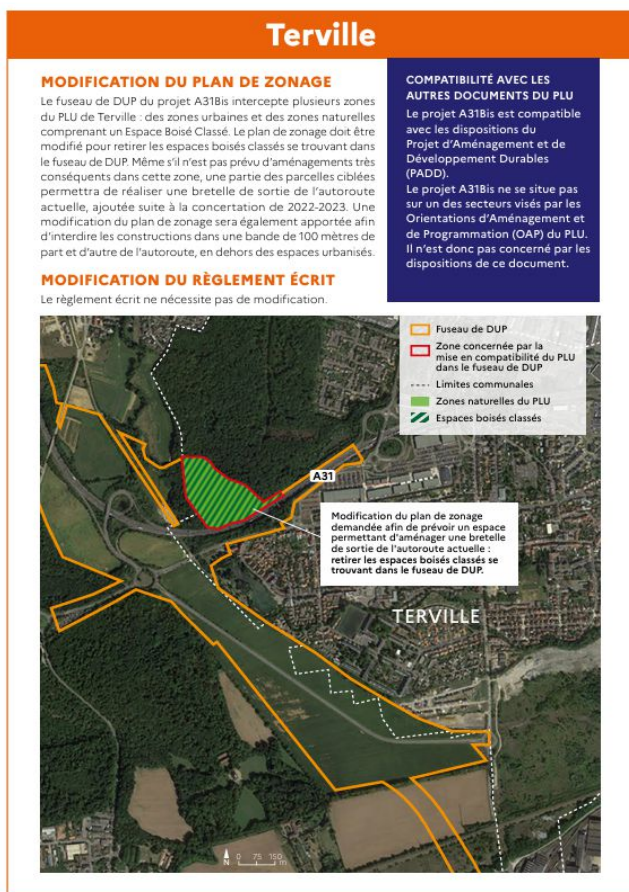
Terville, une page montrait

l'amputation de la forêt !!

La zone DUP étant représentée sans le tracé, ne permettait pas de justifier l'imputation de la forêt

Cette photo, prise à la réunion MECDU de Florange, prouve qu'à cette date, le plan de la zone DUP avec le tracé existait déjà !

Mais le cadrage de la photo ne permettait pas de distinguer l'échangeur complet !



Copie écrans :

Du site 'Fensch Vallée Actualité

des échanges avec Mr le Sous préfet !



5 sem. J'aime Répondre



Nicole Lozza

Philippe Deschamps Hier, à la réunion de concertation qui s'est tenue à Terville, une personne a demandé à ce que soit présenté à l'assistance, un plan sommaire de passage du tronçon entre le tunnel et la sortie 42 ainsi que du raccordement pour comprendre la suppression d'une partie de la forêt! Malheureusement, la personne de l'administration n'a pu présenter ce plan! Ainsi, avec moi les Tervillois devinrent que l'autoroute passera proche des habitations sans que, comme le veut l'esprit de concertation, nous soit communiquée les raisons qui ont conduit à ce que ce tronçon soit décalé vers Terville et non pas repoussé au delà de la D653! Comment pourrait-on émettre des suggestions sans être dûment informé? Est ce normal que ces points ne soient pas portés à la connaissance du public? J'aurai aimé avoir votre réponse avant de le formaliser sur le site informatique.

3 sem. J'aime Répondre



Philippe Deschamps

Nicole Lozza vous avez raison et je viens d'ailleurs d'échanger avec l'ingénieur de la DREAL qui était à Terville pour améliorer encore les présentations. Ce qui est difficile à faire comprendre, c'est qu'à ce stade le tracé précis n'est pas et ne peut pas être défini. Vous avez par exemple des données géologiques fines (à venir) qui peuvent impacter la réalisation. À ce stade seul un "fuseau de DUP" par définition plus large (il faut bien intégrer les éléments nécessaires aux chantiers) peut être présenté. Vos observations sur la forêt ou le positionnement par rapport à la D653 et aux habitations sont parfaitement légitimes et c'est précisément le genre de "matériau" qu'il est essentiel de récolter dans la concertation qui je vous le rappelle, vise à construire l'étape suivante (comment construire un dossier d'utilité publique sans la vision citoyenne de proximité sur les avantages/inconvénients? Cela ne peut pas se faire uniquement dans un bureau d'étude) J'espère avoir répondu à vos questions même si j'ai conscience que tout cela est très complexe. Merci beaucoup pour votre regard qui est vraiment très utile.

3 sem. J'aime Répondre Modifié

Les documents montrés à Florange étaient ceux que j'avais demandés à Terville !

En indiquant, à Terville, que ces plans n'existaient pas, le représentant de la DREAL, ne respectait-il pas des consignes reçues pour ne pas éveiller des oppositions à Terville ?

Ainsi, lors d'une réunion d'information, le représentant de la DREAL diffusait une fausse information pour ne pas éveiller des oppositions à Terville!

Or une telle diffusion est un délit, tel que prévu par l'article L322-14 du code pénal !

L'article 40 du code pénal prévoit qu'un fonctionnaire ou commis de l'état qui a connaissance d'un délit, caractérisé ou non, est tenu de faire un signalement au procureur de la république !

Au vu des témoins, des preuves de ce délit et des échanges écrits avec Mr le sous Préfet, je demande qu'un signalement soit adressé à Mr le procureur de la République !

Le 30 septembre 2024, j'adressais à Mr le Préfet, un courrier recommandé avec AR, pour lui signaler cette fausse information et demander qu'une nouvelle réunion d'information soit organisée à Terville !

Réponse du porteur de projet sur le site de l'A31bis :

Cette question ne concerne pas la mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui est l'objet exclusif de la concertation publique en cours. Les réponses sur l'opportunité et les caractéristiques du projet ont été apportées dans le cadre de la concertation continue depuis le débat public de 2015.

a) question : était-ce une raison suffisante pour mentir en indiquant que les plans n'existaient pas, pour refuser de fournir des renseignements sommaires au public qui s'était déplacé ?

b) Réponse, Aucune précision sur le tracé à coté de Terville n'avait été apportée à la connaissance du public **avant cette date!**

c) Question, comment le public pouvait-il accepter une telle amputation de la forêt, sans une justification sommaire ?

d) Question : comment décider d'une amputation d'une forêt sans plan préalable ?

Autres précisions erronées contenues dans la réponse :

En amont de l'enquête publique, et comme la DREAL s'y est engagée lors de la concertation, une réunion publique sera aussi organisée pour présenter l'étude d'impact du projet. Il semble en effet pertinent, tout en mettant en œuvre un dispositif d'information important, de présenter à cette étape les aménagements de protections des nuisances qui seront installés dans les zones d'habitation, notamment à Terville et à Florange, afin de répondre aux interrogations soulevées.

e) Réponse, sauf erreur de ma part, il n'y a pas eu d'autre réunion publique au cours desquelles, ces précisions auraient été apportées !

Pour info, les détails sommaires du tracé n'ont été portés à la connaissance du public, qu'en décembre 2025 sur le site de l'A31bis !

10 Conclusions

10.1 Pour Terville

a) Pour rétablir une égalité de traitement et de considération entre les habitants des deux communes, je réclame, comme les municipalités de Terville et de Florange que le tunnel soit prolongé d'une tranchée couverte jusqu'au rond point de la D13 !

b) Je demande que l'engagement du préfet soit tenu, que toutes les fonctions du l'échangeur 42 soient maintenues !

c) que la fin du tunnel soit décalée vers Terville, de sorte que la tranchée couverte puisse passer à côté de la D653 !

d) que le croisement de la D13 s'effectue en passant sous le rond point avec une orientation nord, nord-ouest, permettant un passage à côté des bretelles de l'échangeur 42, conservant toutes ses fonctions !

10.2 Pour St Agathe

a) que les variantes proposées soient étudiées

10.3 La santé des enfants

Le projet ne prévoyant pas de mesure spécifique visant à protéger les enfants de Terville et d'Uckange, je demande que l'agence régionale de santé soit consultée !

10.4 QPS

Dans le cas où l'égalité de traitement des Tervillois ne soit pas rétablie, je me réserve le droit de déposer une question prioritaire de constitutionnalité ! !

10.5 Article 40

Dans le cas où aucune proposition pour Terville ne serait retenue, j'envisagerais de faire un signalement à Mr le procureur de la République, tel que demandé par l'article 40, dès lors qu'un délit est commis, en l'occurrence ;

La diffusion d'une fausse information, commise, lors d'une réunion d'information du public, par un représentant de l'état au cours de ses fonctions,, pour éviter de nouvelles oppositions de la part des habitants de Terville,