

Philippe Tarillon

70 Avenue de Lorraine

57190 Florange

p.tarillon57@orange.fr

tel : 06 07 19 00 98

Florange, le 18 mai 2026

Objet : Avis sur l'Enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet A31 bis secteur nord

Monsieur le Président, Madame la Commissaire, Monsieur le Commissaire,

Conformément à l'arrêté du 10 avril 2026 de Monsieur le Préfet de la Moselle, la présente lettre a pour objet de détailler les raisons de mon opposition totale au projet d'A31 bis secteur nord, pour les motifs développés ci-après.

1. Un projet inutile et obsolète, qui a été conçu il y a plus d'un quart de siècle

Je suis élu au sein du conseil municipal de Florange depuis 1989. J'ai été adjoint au maire, puis maire de 2001 à 2014. J'ai exercé d'autres fonctions électives à l'échelle départementale et intercommunale. J'ai conduit, aux élections municipales du 15 mars 2026, la liste Florange Avenir, qui, dans son programme, affirmait son opposition au projet A31 bis. Cette liste a obtenu 1381 voix, soit 37,57% des suffrages exprimés et six élus au Conseil municipal, mes cinq collègues étant Mme Stéphanie Magra, M. Lucas Woeltz, Mme Fatiha Mellah, M. Daniel Spediacci et Mme Alexane Claude. Par la présente, je veux me faire également le porte-parole de ces élus et de ces Florangeois qui nous ont soutenus.

J'ajoute que je suis engagé dans la Vie associative, vice-président de l'association d'histoire locale *Florange Patrimoine et Culture*, adhérent du Collectif Paix à Florange et de l'Association de sauvegarde du Site de Bétange. Ces trois associations ont signé une déclaration commune de 25 associations et collectifs, remise à Monsieur le Préfet, lors du comité de pilotage du 5 mai dernier.

Mes responsabilités m'ont amené à connaître parfaitement les différentes phases de ce projet autoroutier, dont les principales furent :

- **Le projet A32**, qui conduisit à un premier débat public en 1999, autour de nombreuses variantes de tracé, avec trois axes principaux, à l'ouest, à l'est et sur le sillon mosellan. Le débat sur l'A32 fut relancé en 2003-2004 autour du rapport de l'ingénieur général Lépingle.
- En 2005-2006, **le contournement ouest de Thionville (COT)**, qui fit l'objet d'une étude des services de l'Etat. J'ai participé activement au comité technique et au comité de pilotage réunis à cette occasion.



- **Le sujet a été relancé à partir de 2015, le projet étant renommé A31 bis.** Un nouveau débat public s'est focalisé sur le secteur nord, autour des différentes variantes de tracé

A chaque fois est revenue l'idée d'utiliser, en vue de réaliser une nouvelle infrastructure autoroutière, l'emprise réservée, depuis plusieurs décennies, dans les documents d'urbanisme, à la Voie Rapide 52 (VR52) à travers Florange. Ceci m'amène à souligner la différence fondamentale entre le projet de VR52, qui visait à relier les vallées sidérurgiques des vallées de l'Orne et de la Fensch et dont les objectifs de trafics étaient locaux et régionaux, avec une autoroute, l'A31 bis, qui, elle, concerne principalement les liaisons transfrontalières et le transit international.

Ces différentes phases de concertation et de débats n'ont pas débouché sur une décision. Les fortes oppositions soulevées conduisirent l'Etat à différer le projet, hélas pas à l'abandonner. Ces reports de décision, ainsi que l'ancienneté des contraintes urbanistiques imposées à la ville de Florange ont accrédité l'idée, à tort, que la nouvelle autoroute et son corollaire, la traversée de Florange, ne se feraient jamais.

Je tiens enfin à souligner qu'il y eut, jusqu'en 2018, un consensus au sein du conseil municipal de Florange pour s'opposer, sinon au principe même d'une nouvelle autoroute au Nord de Thionville, du moins aux variantes qui coupaient en deux la Ville de Florange. Je regrette que le maire actuel et sa majorité aient fait le choix de rompre avec ce consensus, sacrifiant ainsi les intérêts de notre ville et de ses habitants. Il avait d'ailleurs proposé un autre tracé, le F5, qui aurait impliqué de procéder à des expropriations.

2. Ce projet ne répond en rien aux exigences de la mobilité transfrontalière.

Ayant, depuis 1992 une activité professionnelle à Luxembourg, j'ai fait, comme tous les usagers, le constat de la saturation progressive et de la dangerosité de l'actuelle A31 au Nord de Thionville, aux heures de pointe.

J'observe cependant que les prévisions annonçant une saturation totale de l'autoroute ont été, à plusieurs reprises, heureusement démenties par les faits. Il est à noter également que la mise en service de la nouvelle infrastructure, opérationnelle à l'échéance 2035, interviendrait après la saturation totale annoncée de l'autoroute actuelle.

L'instauration d'un péage, outre qu'il pénalisera gravement les usagers, créera un effet de report du trafic à travers les voiries départementales et locales. Cela constitue également une grave inégalité de traitement entre usagers, puisque la 3^e voie entre Frouard et Fey devrait, elle, être réalisée par la région Grand-Est sans que soit instauré un tel péage.

La congestion du trafic au Nord de Thionville est la conséquence de la combinaison des trois fonctions de l'actuelle A31 :

- internationale, avec un transit poids lourd qui est accentué par le différentiel des prix des carburants au Luxembourg. L'exemple type est le 38 tonnes qui relie Anvers à Barcelone, qui remplit ses réservoirs à la station de Berchem et ne s'arrête plus avant la frontière espagnole. Ce « grand transit » n'apporte que des nuisances à notre territoire.
- Régionale, avec le développement massif de l'emploi transfrontalier
- Locale avec la multiplication des bretelles d'entrée et de sortie.

L'A31 bis, à travers Florange, est en fait un contournement à l'ouest de Thionville, alors que l'essentiel des problèmes de congestion se situe plus au Nord, à proximité de la frontière. De l'aveu même des concepteurs du projet, le gain de temps serait limité à dix minutes maximum et appelé à se réduire du fait de l'arrivée de nouveaux usagers. Le projet vise en réalité à transférer le trafic vers Florange, dans la perspective probable du déclassement de l'actuelle autoroute dans la traversée de Thionville et de Terville. Pour les habitants de cette dernière commune, l'A31 bis déplacerait les nuisances vers le sud. Et à l'échelle de l'Agglomération, les inconvénients seront transférés de Thionville vers Florange. Il est d'ailleurs à noter qu'on a toujours refusé d'étudier ce contournement de Thionville à l'est de l'agglomération, alors que le franchissement de la Moselle par le contournement de Yutz aurait été réalisé dans un secteur rural.

Il est regrettable «également que la question du déplacement d'une partie au moins de la fonction de transit international de l'A31 bis n'ait jamais été prise en compte. C'était l'idée d'une nouvelle autoroute à l'ouest du Sillon mosellan, qu'avait défendue, lors des débats sur l'A32 et le rapport Lépingle, l'ancien ministre et conseiller régional Jacques Chérèque. Une telle infrastructure aurait eu également un réel impact en termes de désenclavement et d'aménagement du territoire pour le bassin de Longwy et le Nord meusien.

A défaut d'une telle infrastructure, qui n'est plus d'actualité, il serait nécessaire :

- **De réglementer le trafic poids lourd de grand transit**, en le limitant ou l'interdisant aux heures de pointe. Cela ne peut s'envisager qu'en accord avec les Etats frontaliers (Luxembourg, Belgique, Allemagne) et à l'échelle européenne. Cela suppose aussi une offre adaptée de parkings de délestage pour ces poids lourds.
- Dans le même état d'esprit, il est **impératif d'instaurer une écotaxe sur le trafic poids lourd, analogue à celle prévue en Alsace**, faute de quoi il y aura un effet report sur l'A31, qui aggraverait encore la thrombose de cette infrastructure. Cette écotaxe permettrait également de financer la troisième voie, au nord de Thionville, sans peser sur les finances publiques et sans que soit nécessaire un péage.
- **Que soit réalisée une troisième voie, à partir de l'échangeur de Metzange jusqu'à la frontière luxembourgeoise.** En cohérence avec ce qui est en cours de réalisation sur l'A3, sur le territoire du Grand-duché, cette voie devrait être affectée, aux heures de pointe, au covoiturage et au transport de voyageurs par autocar.
- **Que soit étudiée la modularité de l'usage des voies de circulation (aller et retour) des sens de circulation, aux heures de pointe.**
- Que soit négociée, avec les autorités luxembourgeoises, les aspects fiscaux et sociaux d'une **extension des possibilités de télétravail.**

L'A31 bis est un projet dépassé, qui a été imaginée il y a plus de 25 ans, donc bien avant la transition énergétique. De même, elle n'est pas en cohérence avec les objectifs du gouvernement luxembourgeois, qui veut limiter le trafic routier, en particulier dans la Ville-capitale et qui, pour ce faire, a fait le choix de la gratuité des transports publics. Alors que la planète subit le réchauffement climatique, le projet A31 bis est en contradiction notamment avec le plan neutralité-carbone à l'horizon 2050, la loi ZAN et la Loi d'Orientation des Mobilités, en faisant le choix du tout-routier, au détriment de solutions de mobilité réellement durables. L'Autorité environnementale a souligné clairement que « l'analyse de solutions de substitution raisonnables est insuffisante et n'étudie pas



de manière pertinente la possibilité d'optimiser le fonctionnement de l'A31 existante au niveau de Thionville et les possibilités de développement du report modal. »

Outre les solutions envisagées ci-dessus, **la mobilité dans le Nord Mosellan devrait faire appel à de multiples solutions alternatives**, que ce soit pour le transport des marchandises (développement du transport fluvial, de l'autoroute ferroviaire, des transports combinés) ou pour le transport de passagers, à travers le cadencement du rail, le développement des halte-ferroviaires et du covoiturage, mais aussi l'accroissement de l'offre de transport par autocar.

3. Un projet qui génère de nombreuses nuisances environnementales et patrimoniales

L'Autorité Environnementale, dans son avis, comme les associations et collectifs opposés au projet, ont parfaitement décrit les conséquences écologiques et environnementales du projet : **l'artificialisation de sols naturels et agricoles, la destruction de zones forestières, l'aggravation des émissions de gaz à effet de serre, les pollutions sonores et atmosphériques durables** à proximité notamment de plusieurs écoles **et une dégradation du cadre de vie des populations riveraines** dans des vallées déjà durement éprouvées par la crise. Il faut y ajouter les **conséquences sur les zones de captage des eaux potables, dans un secteur alluvionnaire**. Qu'en est-il des effets négatifs sur la faune, la flore et la biodiversité ? Sans oublier les nuisances considérables causées par les travaux, pendant plusieurs années !

L'étude d'impact environnementale ne sera réalisée qu'une fois le concessionnaire choisi. De même, les éventuelles mesures compensatoires sont susceptibles d'être réalisées hors du périmètre du projet.

Certains ont justifié leur soutien ou leur ralliement au projet par la réalisation d'un **tunnel « profond »**. **Je soulignerai que, si cela limite les nuisances en termes de bruit ou de visibilité, ce n'est pas une réponse à toutes les nuisances susmentionnées**. Il faudra par exemple que soient traités les gaz d'échappement.

La longueur envisagée de ce tunnel ne couvre que 2,4 kilomètres. Les localisations de ses entrées et sorties sont inacceptables pour les riverains :

- Au sud, elles se situent entre le lotissement du Millénaire et celui dit des « Terrasses d'Ebange »
- Au Nord, elles impactent l'Allée des marronniers, site classé et ont des conséquences graves en termes de co-visibilité, de bruit et de pollution pour les habitants du secteur sud de Terville.

A ma connaissance, aucune étude « approfondie » n'a été réalisée au sujet de la faisabilité technique et financière de ce tunnel. Cela est pourtant indispensable, compte tenu de la nature des sols, des alluvions de la Moselle et des contraintes que représentent la présence de la rivière Fensch et des voies ferrées de la sidérurgie et de la SNCF. L'emprise disponible sur la zone réservée historiquement pour la réalisation de la VR52 est-elle suffisante pour réaliser un tunnel qui respecte les **normes imposées après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, en 1999, en particulier en termes de sécurité et de tunnel de secours ?** Cela reste à démontrer. Une chose est certaine : l'espace disponible ne permettra, sur l'ensemble du nouveau tronçon, depuis le diffuseur de Sainte-Agathe, que la construction d'une « deux fois deux voies », faisant de ce tronçon un goulet

d'étranglement entre deux sections à trois voies : l'A30, depuis Richemont et l'A31 au-delà de l'échangeur de Metzange.

Il convient enfin de rappeler **l'impact du projet sur un site avec un fort enjeu patrimonial et paysager**. Comme cela a été souligné par l'Autorité environnementale et les garants dans leurs rapports, le domaine de Bétange (parc et château de Bétange, allée des Marronniers), intégralement inscrit aux Monuments Historiques, est le seul monument historique impacté par le projet. Le nouveau tronçon est en co-visibilité avec le domaine qui est un poumon vert et réservoir de biodiversité qui abrite à lui seul 88 % des espèces d'oiseaux et 68 % des espèces de chauves-souris recensées le long du projet A31 bis. Ce domaine, dont les qualités patrimoniales et environnementales ont été reconnues par de nombreux prix européens et nationaux, subirait des conséquences néfastes irrémédiables.

4. Le projet A31 bis a de graves effets négatifs sur l'activité économique et remet en cause les efforts de diversification économique réalisés jusqu'à présent

Depuis 1974, date de création de la Zone d'activité, les élus du secteur et les acteurs économiques ont accompagné la diversification économique et la création d'emplois sur cette zone économique, située sur les bans de Florange, Fameck et Uckange.

Le tracé prévu impacte une vingtaine d'entreprises et des centaines d'emplois, sans oublier leurs projets de développement. La construction du nouveau tronçon les forcerait à quitter la zone Sainte Agathe et sa situation favorable à proximité de l'A30 et à déménager dans une nouvelle Zone d'Activités Economiques prévue à la lisière du domaine de Bétange déjà impacté par l'entrée Nord du tunnel, générant ainsi une artificialisation de terres agricoles supplémentaire et aggravant encore la consommation foncière.

Du point de vue de la procédure, je considère que **les conditions d'accès à l'information du public ne sont pas satisfaisantes**. Le volumineux dossier de l'enquête publique, de plus de 5.500 pages n'est accessible que pendant la durée limitée de l'enquête, considérée seulement comme une nécessaire formalité. Comment s'attendre, dans ces conditions, que chacun puisse s'approprier cette information et émettre sur cette base un avis éclairé ? Comment peut-on, considérer que la participation du public puisse être considérée comme effective, au sens de la Charte de l'environnement ?

Pour l'ensemble de ces raisons, et à partir de la connaissance d'un dossier que je suis de près depuis 1999, j'émet un avis totalement négatif à ce projet, qui ne saurait bénéficier d'une déclaration d'utilité publique.

Il doit être rejeté et totalement révisé, avec en particulier l'abandon du nouveau tronçon de contournement ouest de Thionville, à travers le ban de Florange et, en corollaire, l'abandon du projet qui en découle de ZAE à proximité de l'allée des Marronniers et du parc de Bétange. Il convient de prioriser la mise à 2 fois 3 voies, avec voie de covoiturage entre Thionville (sortie 42) et la frontière luxembourgeoise dans la continuité de l'A3 luxembourgeoise, financée si possible par l'écotaxe et

non par l'instauration d'un péage. Les investissements doivent être réorientés vers des solutions de mobilité réellement durables, respectueuses des territoires et des populations.

En vous remerciant de prendre en considération cette contribution et cet avis, je vous prie de croire, Monsieur le Président, Madame la Commissaire, Monsieur le Commissaire, en l'assurance de ma parfaite considération.



Philippe Tarillon

Conseiller municipal de Florange et conseiller communautaire (Thionville-Fensch Agglomération)

Ancien maire de Florange (2001-2014)

Ancien Conseiller général de la Moselle

Ancien président de la Communauté d'agglomération du val de Fensch (2008-2014)