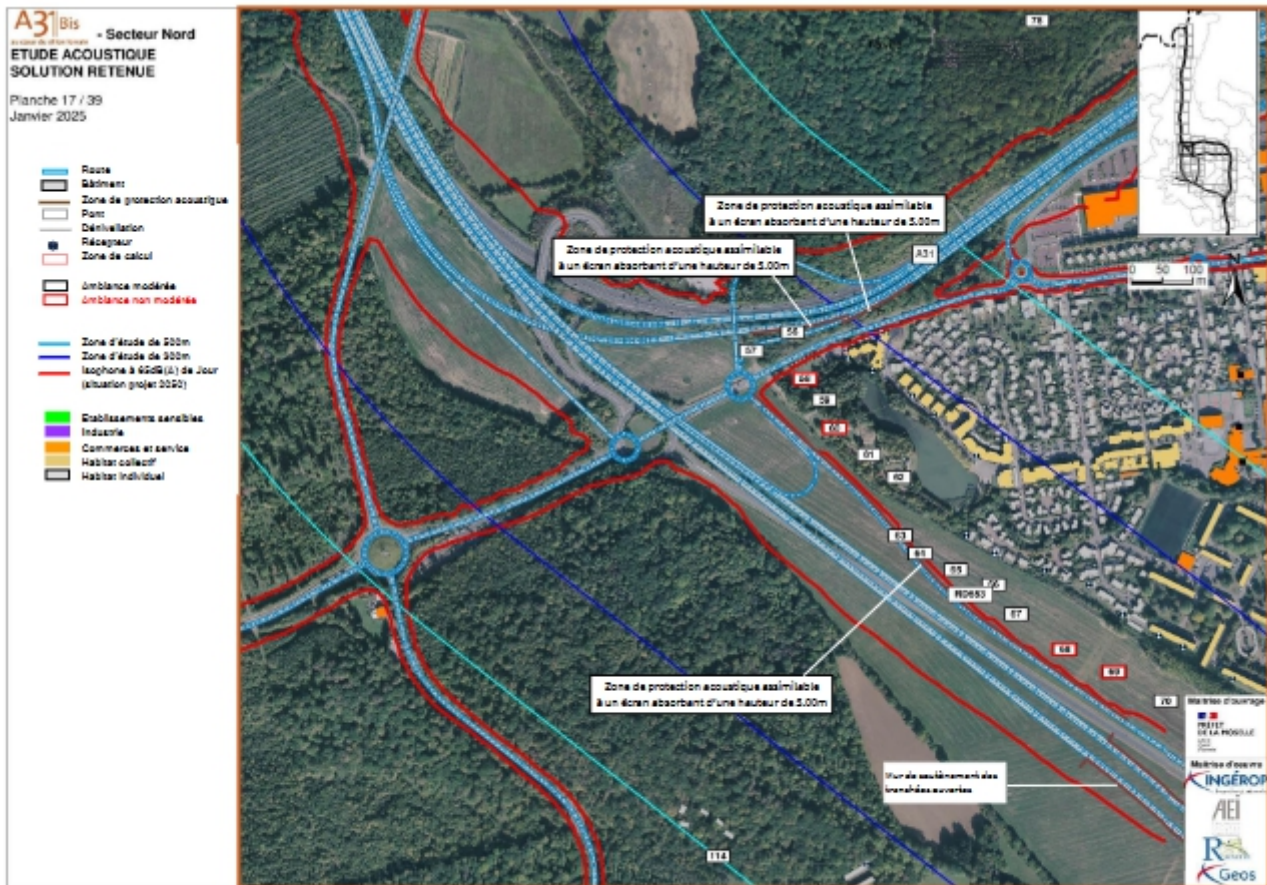


Contribution enquête d'utilité publique A31BIS secteur Nord

En tant que citoyenne j'ose espérer que tous ces Elus qui soutiennent le projet A31BIS et son contournement de Thionville aient pris connaissance du dossier et plus particulièrement de la configuration des interconnexions au niveau du secteur de Terville . Personnellement j'en doute .

J'ose croire que leurs seules motivations à accepter ce projet A31 BIS et plus particulièrement le contournement A31BIS de Thionville ne soient pas qu'un motif politique de soutien à Messieurs CUNY et LIEBGOTT principaux défenseurs de ce contournement A31BIS de Thionville .

Je ne peux pas croire que des Elus de la vallée de la Fensch qui dénoncent les problèmes au niveau des accès de l'A30 secteur Nilvange (beaucoup de véhicules qui s'engagent sur l'A30 en contre-sens) laissent en tout connaissance reconduire les mêmes erreurs sur Terville .



J'ose espérer que les services de l'Etat , la DREAL , le préfet ont été informés de la création du site Elog'in4 et plus particulièrement la construction de la future usine H2V , usine de production d'hydrogène et d'E-éthanol , production d'E-éthanol qui nécessite l'utilisation de CO2 . Environ 50 camions transportant le CO2 devraient emprunter le tunnel sous Florange chaque jour .

Comme lors des réunions le sujet de ce transport de CO2 n'a jamais été évoqué et n'apparaît pas dans le dossier de l'enquête d'utilité publique je m'interroge sur les mesures de sécurité dans le tunnel , tunnel construit en 2x2 voies pour la déviation de tout le trafic de fret routier , fret routier international et local .

Il est à noter que sur Lyon tunnel de Fourvière , après plusieurs incendies de camions depuis le 2 avril 2019 un arrêté préfectoral interdit désormais les véhicules de transport de marchandises de plus de 7,5 t , tous les véhicules de transport de matières dangereuses et les véhicules de plus de 4,5 m de hauteur .

Il est à noter que le tunnel de Fourvière fait 1853 m de long , que le profil de ce tunnel n'est pas en forme de cuvette contrairement au tunnel sous Florange .

J'ose croire que tous les facteurs risques ont bien été pris en compte dans ce projet A31BIS de Thionville .

.Je vous pose la question , tout comme l'a fait ce pompier invoquant le cas des transport TDM lors de la réunion du 6 juin 2026 sur Florange ? Désormais pas un responsable de l'Etat , pas un Elu ne pourra dire en cas d'accident (le risque zéro n'existe pas) ON NE SAVAIT PAS

Vous trouverez le document de présentation du site **Elog'in4 document 2** .

Maintenant je voudrai venir sur le sujet qui me préoccupe particulièrement . Les polluants rencontrés lors de prélèvements d'échantillons sur plusieurs sites .

Je tiens à rappeler qu'à chaque fois que j'ai rencontré la DREAL j'ai rappelé la situation particulière des tracés F4 et F5 . J'ai à chaque fois mis en avant le contexte du passé et du présent industriel de notre secteur .

Dès le début j'ai demandé que des données aussi importantes que le sujet des polluants soient publiés pour un débat clair en toute connaissance des risques potentiels .

Il aura fallu attendre le début de l'enquête publique pour avoir connaissance des résultats .

A l'heure où la qualité de l'eau potable se pose , à l'heure où les eaux de surface , les eaux de source , les nappes souterraines sont de plus en polluées , comment se fait-il qu'un sujet aussi important se retrouve noyé dans un dossier de plusieurs milliers de page ?

Est-ce fait volontairement ?

La réponse de la DREAL à mes questions lors de la réunion sur Florange du 6 juin 2026 est d'une banalité qui se résume « le moment venu on gèrera » .

Mon analyse sur la « gestion de la situation » .

Je vais commencer par cette liste de friches identifiées .

Tableau 26 : Informations relatives aux friches identifiées à proximité du projet (Surface > 2 ha)

Nom du site	Département	Commune	Producteur	Statut	Type	Distance (m) vis-à-vis du projet	Surface (ha)
Gassion sud	57	Thionville (57672)	EPF Grand Est	Friche sans projet	Friche industrielle	2857	4,85
Ancienne station d'épuration	57	Florange (57221)	EPF Grand Est	Friche avec projet	Autre	3086	3,05
Côte des Roses- Bel Air	57	Thionville (57672)	EPF Grand Est	Friche avec projet	Inconnu	3769	2,98
Appel à projet Recyclage Foncier 2021 (Dossier N° 3624701)	57	Thionville (57672)	Appel à projet Fonds Friches	Friche avec projet	Inconnu	3769	2,98
THIONVILLE CRS 36	57	Manom (57441)	EPF Grand Est	Friche avec projet	Friche militaire	3806	2,04
La Platinerie	57	Hayange (57306)	EPF Grand Est	Friche avec projet	Friche industrielle	4149	2,6
ZAC Rive gauche Sud	57	Thionville (57672)	EPF Grand Est	Friche avec projet	Friche d'équipement public	4695	3,06
Hauts fourneaux – voies ferrées	57	Algrange (57012)	EPF Grand Est	Friche sans projet	Friche industrielle	5681	2,13
							25.81 ha

Comment se fait-il que le site de la platinerie soit toujours considéré comme une friche alors que le LIDL Hayange y a été inauguré le 19 décembre 2022 ?

Pour ce genre de reconversion , il me semble que les services de l'ETAT donnent leur feu vert ?

Idem pour le Gassion sud ?

Comment se fait-il que le crassier de Veymerange n'apparaît dans cette liste alors même que l'autoroute A31 actuelle passe au travers ? Voir document 3 en pièce jointe



✕
Rotation du cliché : Appuyer sur **ALT + MAJ** et déplacer la souris
Pour annuler la rotation : cliquer sur la boussole en haut à gauche, l'orientation initiale sera perdue

»
Identifiant de la mission2 : 2205-2574
Identifiant du cliché : IGNF_PVA_1-0_1989-09-07_C2205-2574_1989_IFN57_IRC_1365
Numéro : 1365
Date de prise de vue : 1989-09-07
Echelle : 1 / 17019
Coordonnées du centre du cliché (WGS84) : 6.109046988571852, 49.34338046181381
Type de cliché : Argentique
Cliché : Infra-rouge couleur
Orientation du nord : 0 °

Je veux bien croire à un « oubli ». J'espère que « cet oubli » n'est pas volontaire pour ne pas prendre en compte la pollution présente en bordure de l'A31 actuelle à hauteur de Veymerange .
Il est à noter qu'à plusieurs reprises j'en ai alerté les services de l'ETAT Préfet DREAL Sous-préfet de Thionville , les communautés d'AGGLO Portes de France et Val de Fensch . (Mails avec accusé de réception).

Cette pollution est visible , il n'est pas nécessaire de se rendre sur place .
Clichés issus de GOOGLE EARTH à deux dates différentes le démontrent .





En tant que citoyenne impliquée depuis 2005 date de la loi constitutionnelle n 2005-205 du 1 mars 2005 chartre de l'environnement , au vue de cet « oubli » je m'interroge .

Je m'interroge sur le sérieux de ce dossier A31BIS .

Je m'interroge sur la pertinence de faire passer par la ZI Sainte Agathe de Florange , le contournement A31BIS de Thionville . A la destruction d'emplois locaux , va s'ajouter le traitement de la pollution issue de leur activité à financer FINANCEMENT PAR QUI ?

Donc en résumé : on aura pollué des terres à l'origine agricoles , pour permettre le développement d'activités économiques , des chefs d'entreprises auront investi du temps pour pérenniser leurs activités et aujourd'hui l'ETAT , des ELUS leurs disent « ciao » nous vous offrons l'opportunité de recommencer à zéro avec comme récompense de nouvelles terres agricoles à polluer .

Tout cela pour un contournement A31BIS de Thionville en 2x2 voies à la faveur du fret routier international .

Pouvez vous m'expliquer la logique de ces ELUS qui considèrent le projet A31 BIS comme indispensable au développement économique de notre secteur ?





Rotation du cliché : Appuyer sur **ALT + MAJ** et déplacer la souris

Pour annuler la rotation : cliquer sur la boussole en haut à gauche, l'orientation initiale sera perdue

Identifiant de la mission2 : 94SAA1242

Identifiant du cliché : IGNF_PVA_1-0_1994-07-12_C94SAA1242_1994_FD54-57_0060

Numéro : 60

Date de prise de vue : 1994-07-12

Echelle : 1 / 30972

Coordonnées du centre du cliché (WGS84) :

6.152794942908473, 49.31895090982107

Type de cliché : Argentique

Cliché : Couleur

Orientation du nord : -2 °



Télécharger



Rotation du cliché : Appuyer sur **ALT + MAJ** et déplacer la souris

Pour annuler la rotation : cliquer sur la boussole en haut à gauche, l'orientation initiale sera perdue

Identifiant de la mission2 : 3413-0131

Identifiant du cliché : IGNF_PVA_1-0_1969_C3413-0131_1969_CDP7847_7279

Numéro : 7279

Date de prise de vue : 1969-01-01

Echelle : 1 / 20499

Coordonnées du centre du cliché (WGS84) :

6.142069058416086, 49.30434476157404

Type de cliché : Argentique

Cliché : Noir et blanc

Orientation du nord : 178 °



Télécharger

De manière générale, plusieurs dépassements des seuils ISDI fixés par l'arrêté du 14 décembre 2021 en hydrocarbures totaux et composés organiques ont pu être identifiés sur les matériaux échantillonnés au droit de ces sites pollués (concentration maximale de 4 350 mg/kg mesuré sur le site 2 sur l'horizon 3-4m et une concentration moyenne déterminée à 369 mg/kg sur l'ensemble des sites identifiés.).

C'est également le cas du dépôt sauvage de déchets de matériaux de constructions du site 1 qui présentent des dépassements quasi-systématiques des seuils de l'arrêté du 12 décembre 2014 (seuil ISDI) en Hydrocarbures totaux (5 dépassements en HCT totaux sur les 6 échantillons).

Dans ce contexte, il apparaît pertinent de réaliser des analyses complémentaires au droit de certaines zones de manière à délimiter horizontalement et verticalement les impacts identifiés. Cela concernera notamment le site 2 du crassier d'Arcelor Mittal, où des concentrations en HAP, HCT totaux et PCB ont pu être mesurées dans des teneurs élevées (respectivement 94mg/kg MS, 4350mg/kg MS et 30,2mg/kg MS) sur la strate échantillonnée entre 3 et 4 mètres de profondeur.

Des investigations à des profondeurs supérieures et autour des sondages problématiques permettraient de fiabiliser le volume de matériaux impactés à gérer et d'adapter la stratégie de gestion de ces matériaux. En cas d'identification d'une pollution concentrée au droit des sites SSP concerné :

- Une stratégie de gestion des matériaux impactés devra être initiée de manière à réduire le volume concerné et maîtriser les risques sanitaires et environnementaux à l'égard du futur projet. Pour cela, en complément d'investigations complémentaires des sols et de l'usage projeté du site concerné, une étude complémentaire de type Plan de gestion permettrait de définir et estimer les mesures de gestion de la pollution concentrée et les coûts associés et d'étudier la compatibilité des sols maintenus en place avec l'usage projeté.
- Des analyses des eaux souterraines au droit des sites concernés par des dépassements ISDI en polluants organiques sont recommandées afin de déterminer la présence ou non d'impact dans les eaux souterraines ainsi que la qualité des eaux dans le cas d'un éventuel rabattement de nappe.

S'agissant de pollutions organiques rencontrés au droit du site 2, des traitements in-situ ou ex-situ pourront également être envisagés pour réduire la contamination des matériaux, impliquant toutefois des délais de traitement à prendre en compte dans la logistique du projet.

Des réflexions complémentaires de traitement des matériaux impactés pourront être initiées de manière à réduire le volume concerné. Une stratégie de criblage des matériaux pourra par exemple permettre de concentrer la contamination organique dans la fraction fine et réduire en conséquent le volume de matériaux impactés à gérer.

Une telle réflexion pourra également être conduite sur les sites 1 et 7 où des dépassements des seuils inertes ont pu être identifiés sur des horizons de surfaces. Des investigations complémentaires permettraient de fiabiliser la qualité des matériaux rencontrés au droit de ces différents sites du projet.

La présence d'un secteur potentiellement pollué au niveau du tracé du projet autoroutier conduit à mener une réflexion sur la possibilité d'un éventuel évitement de cette zone. Une telle option pourrait en effet permettre de limiter les contraintes techniques, environnementales et réglementaires associées à la gestion de sols pollués lors de la phase travaux. La faisabilité d'une telle piste pourra être étudiée ultérieurement en fonction des conclusions des analyses complémentaires qui pourront être réalisées dans l'emprise.

De même, des dépassements réguliers des seuils ISDI en fluorures (18 échantillons concernés sur 27 packs ISDI réalisés ; l'analyse des fluorures n'étant pas systématiques sur les échantillons prélevés) et occasionnels en sulfates (8 sur 27) ont pu être identifiés sur les échantillons réalisés sur ces sites.

Tableau 12 : Synthèse des sites investigués dans le cadre du diagnostic environnemental (Source : BS Consultants, 2025)

Site d'étude	Localisation et coordonnées Coordonnées	Surface	Aménagement actuel	Sources de pollutions potentielles
Site 1	Rue Enrange Kanfen (57) X : 6.109628 Y : 49.424977	2 000 m ²	Dépôt sauvage de déchets de matériaux de construction (tas de terres, enrobés, gravats)	Présence de tas de terre (dépôt sauvage de matériaux de construction d'origine inconnu)
Site 2	Rue des terres rouges Thionville (57) X : 6.105526 Y : 49.351972 14 bcle de frênes Thionville (57) X : 6.108801 Y : 49.352057	55 000 m ²	Crassier (tas de terres) contenant des scories issues de l'activité industrielle de la société ARCELOR MITTAL	Crassier (tas de terres) contenant des scories issues de l'activité industrielle de la société ARCELOR MITTAL
Site 5	ZI Sainte Agathe, 57190 Florange X : 6.130899 Y : 49.313615	5 700 m ²	Zone de stockage de déchets (Gravats, Déchets verts, Papiers, Tout venant, Métaux, Pneumatiques (avec et sans jantes), Huiles de vidange, Huiles ménagères, Bouteilles en plastique, Verres, Batteries, piles, Carton, Bois, D3E, Eco-Mobilier). Site ICPE soumis à enregistrement (déchetterie)	Présence d'une zone de stockage d'huile usagée
Site 6	ZI, Rue du ruisseau, Rue Sainte-Agathe, 57190 Florange X : 6.127235 Y : 49.310443	28 400 m ²	Société de transport de matières dangereuse avec la présence de plusieurs sources potentiel de pollution (cuve de gasoil enterrée, résidus de combustion, aire de lavage et de séparateur HCT)	Présence d'une station-service, aire de lavage et ancienne déchetterie
Site 7	1 Rue Pilatre de Rozier, 57190 Florange (Transport Griselle) X : 6.128642 Y : 49.307729	28 800 m ²	Société de transport routier de matériaux, avec la présence de plusieurs sources potentiel de pollution (cuve de gasoil enterrée, résidus de combustion, aire de lavage et de séparateur HCT). Site ICPE soumis à déclaration.	Présence d'une station et aire de lavage, et dépôt de déchet de construction

Site 2 - 14 boucles des Frênes Thionville : lotissement ????

Je m'interroge sur le fait qu'une présence de pollution soit détectée ?

Cette pollution aurait-elle un lien avec le crassier de Veymerange que j'ai cité précédemment comme un « oubli » ?

Cette pollution aurait-elle un lien avec le crassier de Volkrange ?

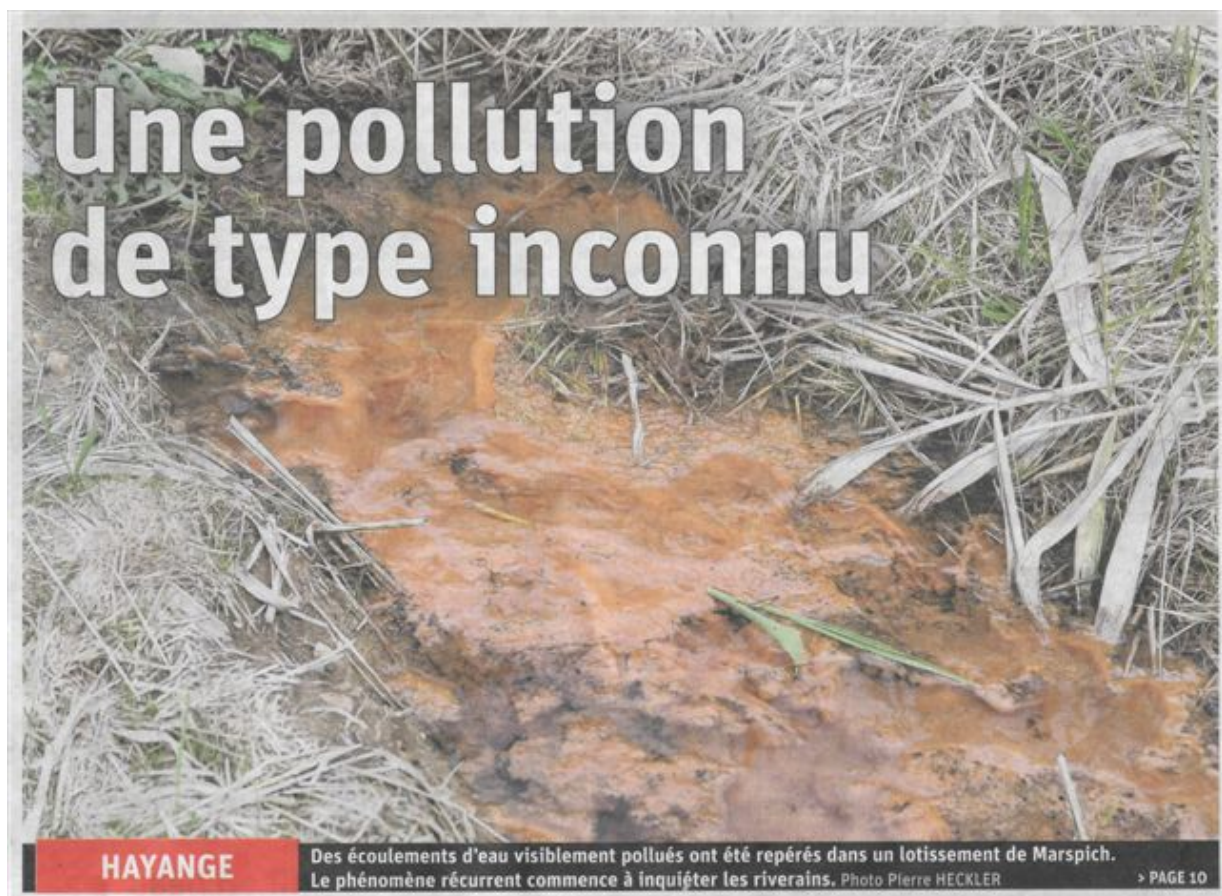
Je pense que c'est un ensemble que l'ETAT préfère ignorer .

Crassier de Volkrange documents 4 et 5 et voir paragraphe suivant



Le contexte du à l'activité sidérurgique et minière de notre secteur de la vallée de la Fensch a laissé des traces encore visible de nos jours .

L'exemple du lotissement Jacqueline Auriol en est un exemple , **c'est pourquoi nous n'avons pas besoin de créer de nouvelles pollutions** . Pollution arsenic et métaux lourds document 6





Des travaux ont été faits pour éviter que cette pollution aille sur le domaine public.

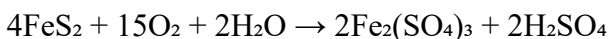
Cette pollution n'a pas pour autant disparue . Retrouver l'origine de cette pollution transportée par les eaux souterraines est pratiquement impossible .

Donc la solution mise en place a été de rediriger cette pollution vers le tout-à-l'égout . Cette pollution aux métaux lourds et à l'arsenic , est caractéristique à la minette présente dans notre secteur qui a été longtemps exploitée y compris sur le secteur de Florange . (mine de Florange . Des documents montrent que le minerai est encore exploité dans des affleurements du « Bois de l'Étoile » jusqu'au milieu du XVIIIe siècle. Des indices permettent de dire que fers à cheval, pinces et clefs ont été fabriqués sur place. Au XIXe siècle, le minerai de Florange est lavé au lavoir de [Marspich](#) : le minerai lavé contient 27 % d'argile et de sable, 12 % d'eau et 61 % d'[oxyde de fer](#))

Le fait que certains échantillons révèlent la présence de PYRITE doit par précaution nous faire abandonner le contournement A31BIS en tunnel .

A ce stade il est bon de faire un petit rappel sur les effets de l'oxygène et de l'eau sur la PYRITE .

La pyrite est un disulfure de fer, avec la formule FeS_2 . Lorsque la pyrite entre en contact avec l'eau et l'oxygène simultanément, une réaction chimique commence :



Les produits de cette réaction sont le **sulfate de fer(III)** et l'**acide sulfurique**. Ce n'est pas une préoccupation théorique — c'est le même processus qui cause le drainage minier acide, l'un des problèmes de contamination environnementale les plus importants dans l'industrie minière mondiale. Les résidus miniers riches en pyrite exposés à l'eau de pluie produisent des cours d'eau avec des niveaux de pH aussi bas que 2 à 3 (comparables à l'acide gastrique) qui peuvent persister pendant des décennies.

L'extrait ci-dessous du rapport nous impose la prudence

.Concernant les échantillons représentatifs des matériaux excavés dans le cadre du creusement du tunnelier ces derniers présentent une bonne qualité chimique majoritairement exempte de dépassements des seuils ISDI

permettant d'associer un caractère inerte aux matériaux rencontrés. **Toutefois, les analyses réalisées ont mis en évidence le caractère acidogène des échantillons** impliquant la nécessité de réaliser une campagne de prélèvement complémentaire en vue de fiabiliser l'observation faite sur les échantillons analysés et d'adapter en conséquence les mesures de gestion de la problématique. Une répartition statistique de la qualité environnementale des matériaux, établie par lithologie, a également pu être définie et est présentée ci-après à titre informatif. **Cette clé de répartition offre une vision d'ensemble de la qualité des matériaux rencontrés par lithologie, mais doit être interprétée avec prudence en raison du nombre limité d'analyses effectuées pour certaines lithologies.**

5.3.6.2. *Mise en dépôt sous statut ICPE* Si les terres excavées produites par le projet ne peuvent pas faire l'objet d'une sortie du statut de déchet – en raison de contraintes réglementaires, techniques, et organisationnelles que cela implique (analyses approfondies des matériaux, mise en place de procédures de traçabilité et de contrôle, démonstration de leur innocuité pour l'environnement et justification d'un usage certain) – le recours à une solution alternative pourrait être envisagé. Cette solution consisterait à organiser leur stockage définitif dans une installation soumise au régime des installations classées pour la protection de l'environnement et dont le maître d'ouvrage assurerait la gestion et la responsabilité. Plus précisément, une telle installation relèverait de la rubrique ICPE 2760 qui concerne les installations de stockage de déchets **Problématique des déblais pyritifères 5.3.11.1.** Contexte et caractérisation du risque acidogène Comme mentionné dans le chapitre relatif à la qualité chimique des matériaux du tunnelier, des teneurs en sulfure supérieures aux seuils d'alerte du BRGM nécessiteraient la réalisation d'analyses complémentaires pour fiabiliser le caractère acidogène des matériaux liés à la présence de pyrite. **En effet, la présence de pyrite (FeS₂) dans des déblais pose un risque environnemental important, car son oxydation au contact de l'air et de l'eau génère de l'acide sulfurique et libère des métaux lixiviables. Elle impliquerait une gestion spécifique de ces matériaux pour éviter tout risque pour l'environnement. Une valorisation de ces matériaux resterait possible mais sous de strictes conditions de garantie d'absence de contact des matériaux avec l'eau ou l'air.**

5.3.11.1. *Influence des méthodes de creusement* La problématique des déblais contenant de la pyrite doit être analysée au regard des conditions de creusement et de manipulation des matériaux, qui peuvent influencer significativement les processus de transformation de ce minéral et, par conséquent, le potentiel acidogène des déblais.

6.1.4.2. *Plate-forme de transit* Une plate-forme de transit pour les terres excavées est un site temporaire où des matériaux extraits lors de travaux de construction ou de terrassement, comme des terres, des sédiments ou des déblais, sont stockés, triés, et éventuellement traités avant d'être réutilisés, transportés vers un autre chantier, ou éliminés.

Donc en résumé , au stade de l'étude d'utilité publique on en est encore à se demander si les terres excavées vont engendrer une pollution à l'endroit même du chantier , au niveau du creusement du tunnel , au niveau des plates-formes de transit des terres excavées et finalement au niveau des sites de stockage définitifs des terres excavées .

Ces terres excavées pourraient provoquer une pollution des eaux de surfaces , des eaux souterraines , des nappes souterraines , voire des puits de captage présents sur les secteurs Florange Fameck Uckange .

Rien à ce jour ne nous garantit que dans l'avenir il n'y aura pas de pollution .

Le cas du crassier de Volkrange devrait nous servir de leçon .

Ce crassier a justement servi de stockage à la sidérurgie entre 1960 et 1970 .

Cinquante ans plus tard il pollue toujours .

La seule contrainte d'Arcelor se résume au curage une fois l'an du fossé au droit de ce crassier , alors même qu'il y a un puits servant à remplir les abreuvoirs du bétail.

Il aura fallu attendre novembre 2025 pour voir Arcelor canaliser cette pollution afin d'éviter le puits .

La pollution est toujours là . Elle est juste rejetée plus loin dans le bois alors qu'il y a une zone humide et une nappe souterraine .

Cette pollution ne serait-elle pas justement en rapport avec les polluants découverts sur le site 2 ?



Quant au choix que fait la DREAL d'un site de stockage définitif sur le crassier de MARSPICH , j'émetts de gros doutes sur les responsabilités en cas de pollution .

L'affaire des déversements d'acide justement dans ce site le témoigne .

Une affaire qui a fait grand bruit et qui en définitive s'est éteinte sans qu'aucune condamnation ne soit prononcée Un pied-de-nez à la défense de l'environnement , aux citoyens et au principe POLLEUR-PAYEUR .

Ce qui me pousse à dire d'ors et déjà , qu'en cas de pollution sur MARSPICH , une ICPE déjà considérée comme polluée il sera impossible d'obtenir une condamnation même si en théorie « le maître d'ouvrage assure la gestion et la responsabilité » comme cité dans l'extrait plus haut.

En fait cela ne veut pas dire grand chose .

• **STOCKAGE DEFINITIF DES MATERIAUX EXCAVES**

La capacité maximale d'accueil des matériaux au sein du crassier de Marspich (Florange) est estimée à 350 000 m³, d'après l'étude des matériaux excavés.



8. Compatibilité du projet vis-à-vis des documents d'urbanisme

8.1. Compatibilité vis-à-vis du PLU

Un PLU, ou Plan Local d'Urbanisme, est un document d'urbanisme élaboré par les communes françaises. Il remplace progressivement les anciens Plans d'Occupation des Sols (POS) depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de 2000. Le PLU définit les règles d'utilisation des sols sur le territoire communal. Il fixe notamment les zones constructibles, les règles de construction, les règles de densité, les espaces verts, les équipements publics, etc.

Le PLU est un outil stratégique permettant à la commune de planifier son développement urbain et de maîtriser son évolution. Il doit prendre en compte différents enjeux tels que la préservation de l'environnement, la gestion des risques, la mixité sociale, l'accessibilité aux équipements et services, etc.

Parmi les pièces constitutives du PLU, le règlement divise le territoire communal en différentes zones (urbaines, à urbaniser, agricoles, naturelles, etc.), chacune étant soumise à des règles spécifiques en matière d'urbanisme. Le règlement précise les conditions de constructibilité, les hauteurs autorisées, les obligations en matière de stationnement, les règles de mitoyenneté, etc.

Ces zones sont définies en fonction des caractéristiques du territoire, des enjeux locaux, des objectifs de développement de la commune, et des contraintes environnementales ou patrimoniales. Voici quelques exemples courants de zones réglementaires dans un PLU :

- **Zone urbaine (U)** : Cette zone concerne les secteurs déjà urbanisés ou destinés à l'urbanisation. Les règles d'urbanisme y sont généralement moins contraignantes, permettant une densité de construction plus élevée.
- **Zone à urbaniser (AU)** : Cette zone est réservée pour l'extension future de l'urbanisation. Les constructions y sont souvent soumises à des conditions particulières et peuvent nécessiter des études d'impact.
- **Zone agricole (A)** : Cette zone est destinée à la protection des espaces agricoles et naturels périurbains. Les constructions y sont très limitées, principalement réservées aux activités agricoles.
- **Zone naturelle et forestière (N)** : Cette zone vise à préserver les espaces naturels, forestiers et les paysages remarquables. Les constructions y sont généralement interdites ou très restreintes.
- **Zone industrielle (I) ou artisanale (IA)** : Ces zones sont réservées pour l'implantation des activités industrielles ou artisanales. Les règles d'urbanisme favorisent généralement le développement économique et la compatibilité avec l'environnement.
- **Zone de protection patrimoniale** : Cette zone concerne les secteurs présentant un intérêt architectural, historique ou paysager particulier. Les règles d'urbanisme y sont souvent plus contraignantes pour assurer la préservation du patrimoine.

Dans le cadre du projet, les déblais générés pourront faire l'objet d'un dépôt définitif ou provisoire dans des zones identifiées dans l'emprise du projet. Or, parmi les prescriptions des PLU, des règles spécifiques pour encadrer des pratiques comme les exhaussements de terrains ou la mise en place de dépôt peuvent être établies.

À ce titre, les PLU des communes concernées par la présence de zones de dépôt identifiées dans le cadre du projet, provisoire comme définitive, ont été analysés pour s'assurer de la compatibilité du projet vis-à-vis des documents d'urbanismes en vigueur.

Les communes concernées par la présence de dépôts provisoires et définitifs sont les suivantes :

- Florange
- Hayange
- Serémange-Erzange
- Fameck
- Uckange
- Richemont
- Thionville

Les cartes ci-dessous localisent les zones de dépôts provisoires (en rouge) et définitives (en vert) identifiées dans le cadre du projet.

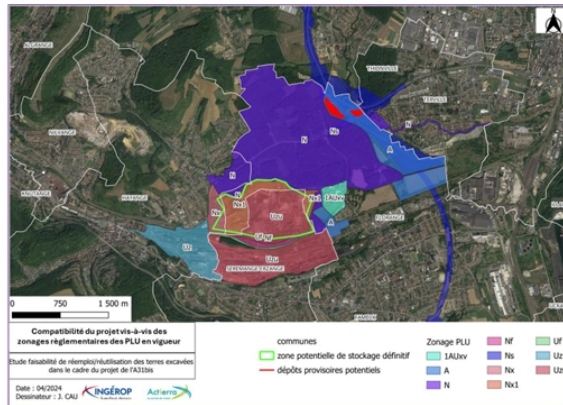


Figure 20 : Compatibilité du projet vis-à-vis du zonage réglementaire du PLU (communes de Florange, Hayange et Serémange-Erzange)

Une analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis des différents PLU concernés est présenté ci-après.

En considérant tout cela , j'en appelle à la responsabilité des services de l'ETAT , des Elus fervents défenseurs du projet A31 BIS , des Membres du gouvernement de reconsidérer ce projet A31 BIS .

Ce projet autoroutier en faveur du fret routier international , en aucun cas propice au développement économique de notre secteur, détruisant des emplois locaux,(certains chef d'entreprise qui ont investi beaucoup d'énergie pour développer leur activité n'auront certainement plus le courage de tout recommencer à zéro) NE DOIT PAS ETRE DECLARE D'UTILITE PUBLIQUE .

Il faut revoir ce projet autoroutier .

Il faut élargir l'A31 en 2x3 la section autoroutière entre Thionville et la frontière Luxembourgeoise.

C'est possible , il suffit de le vouloir .

Le contournement A31BIS de Thionville ne fera qu'amplifier les problèmes de ralentissement et d'accidents de part le fait que l'on ajoute deux nouvelles bifurcations . Il faut l'abandonner .

A il faut supprimer ce péage qui pénalise les travailleurs FRANCAIS bien plus que les frontaliers (leur cas n'est guère pris en compte ils prennent aussi l'A31 .)

Une fois que j'ai dit cela , voilà ce que je vous propose .

-l'abandon du projet A31bis tel qu'il nous est proposé.

-l'abandon du contournement A31BIS de Thionville.

-le passage immédiat en 2x3 voies entre Thionville et la frontière Luxembourgeoise . Pour cela il n'est pas nécessaire de refaire une nouvelle concertation pour cette portion autoroutière gratuite , la troisième voie dédiée aux covoiturages et aux transports en commun, privilégiant ainsi la mutualisation des moyens des

transports, comme c'est le cas pour l'autoroute sur le territoire Luxembourgeois est en conformité avec l'accord France-Luxembourg de 2018-2019. Ces travaux pourraient être financés en parti par le Luxembourg, pourraient donner lieu à une contribution à hauteur de 0,50€ jour pendant 5 ans des travailleurs frontaliers, et pourraient être financés par l'instauration d'une vignette imposée au fret routier international empruntant le réseau routier Mosellan -(les sociétés locales en seraient dispensées.)

Ces travaux pourraient commencer très rapidement et être terminés avant 2030 .

Pour le reste il faut se donner le temps et faire un point après l'achèvement des travaux entre Nancy et Richemont , travaux qui devraient aboutir à la troisième voie dédiée aux covoiturages et aux transports en commun . Se laisser le temps de voir l'effet du développement de l'IA sur l'offre d'emploi au Luxembourg .

Ainsi pour satisfaire la demande des maires de Fameck et de Florange qui souhaitent une liaison entre l'A30 et l'A31 avec le Luxembourg .

Je propose

Un nouvel échangeur complet permettant ainsi les interactions à hauteur de Richemont entre l'A30 et l'A31 vers la vallée de la Fensch, la vallée de l'Orne, le Luxembourg, la Belgique, l'Allemagne, Metz et Nancy.



Travaux à envisager

Modifications des ponts à hauteur de Richemont

Pour la modification du pont la construction d'un second pont en 1x4 voies pourrait être envisagée de façon à ne pas perturber la circulation . Ainsi au final on se retrouverait avec 2x 4 voies à un endroit actuellement très accidentogène

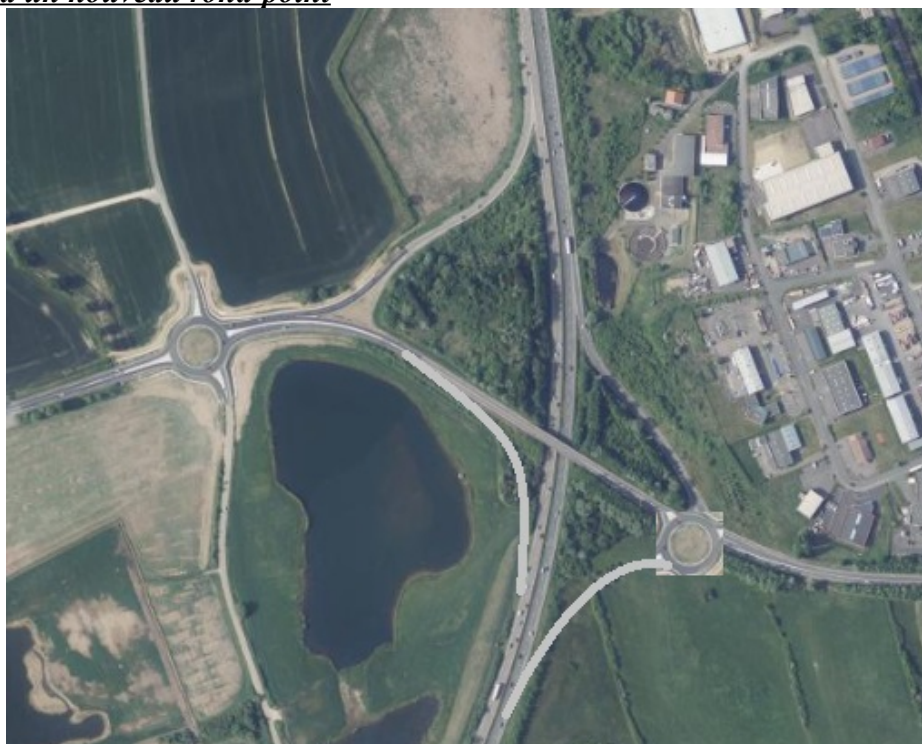
Elargissement en 2x3 voies de l'A31 actuelle sur environ 1,5 km vers Bertrange .

POUR LE REDEVELOPPEMENT ECONOMIQUE de la vallée de la Fensch et plus particulièrement sur le site de l'Europort - Elog'in4 et pôle multimodale le réaménagement des voies existantes comme proposé ci-dessous serait une opportunité pour voir le fret ferroviaire se développer en direction de ATHUS une

façon de dévier une partie du fret ferroviaire passant par Thionville vers Fontoy libérant ainsi les voies pour le transport des passagers .

Travaux à envisager

La modification du rond-point existant à hauteur de Bertrange – Uckange avec ajout de nouvelles bretelles d'accès à l'A31 et d'un nouveau rond-point



Travaux à envisager

La construction d'une nouvelle voie routière et d'un nouveau pont enjambant la Moselle permettant de relier l'A31 avec le secteur des friches industrielles secteur Uckange desservant ainsi le futur pôle Elog'in 4



Travaux à envisager

Prolongement de cette nouvelle route rejoignant les départementales sur Florange et Terville sans nouvelles emprises sur des terres agricoles

Cette nouvelle voie permet également l'amélioration de la qualité de vie des résidents de la rue de Thionville à Uckange puisque la circulation actuelle des camions sera détournée sur cette nouvelle route



J'espère vous avoir convaincu que ce projet d'A31BIS est une erreur .

J'espère vous avoir convaincu qu'une autre solution est envisageable .

Ce que j'attends de vous NE PAS RECONNAITRE CE PROJET A31BIS
COMME UTILITE PUBLIQUE

Mme MA NTELLINI