

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°13 JUIN 2015



Florange est une ville de près de 12 000 habitants située dans la vallée de la Fensch, à quelques encablures de Thionville et d'Hayange. Ville d'industrie, Florange l'est encore, les « Grands Bureaux » d'Arcelor en témoignent, mais elle se révèle aussi ville de culture grâce à sa salle de spectacle « la Passerelle », ou sa Médiathèque, deux lieux de vie et de création. Récemment, Florange a reçu en partage sa part de difficulté, veillons simplement à ne pas étouffer son attractivité et son dynamisme en lui imposant un projet, sinon violent, du moins inadéquat.

CAHIER D'ACTEUR VILLE DE FLORANGE

Les cahiers d'acteurs sont rédigés sous sa responsabilité par toute personne morale qui désire exprimer un point de vue argumenté. Ils sont édités et diffusés par la CPDP.

FLORANGE EN APPELLE À LA VOIX DU BON SENS OU À LA 2 X 3 VOIES DU BON SENS !

La ville de Florange est consciente des difficultés que pose la saturation des infrastructures autoroutières régionales pour les citoyens qui tous les jours subissent des heures d'embouteillage pour se rendre à leur travail !

La ville de Florange est consciente des intérêts que représente la réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières régionales, en termes d'activités et d'emplois dans un premier temps, mais aussi en termes de développement économique et de sécurité pour l'avenir !

C'est pour ces raisons que la ville de Florange ne s'opposerait nullement à un projet d'A31 bis qui répondrait au mieux aux difficultés d'aujourd'hui et aux besoins de demain !

Et, c'est aussi pour ces raisons qu'elle s'oppose fermement aujourd'hui au tracé prévu sur son territoire dans le cadre du projet A31 bis !

Pourquoi faire en 2015 un débat public sur un sujet initié il y a plus de 50 ans, si ce n'est pour prendre en compte les changements intervenus pendant cette période et surtout un évènement récent et significatif tel que celui de la fermeture des hauts-fourneaux de Florange ?

Alors que c'est la ville de Florange qui est la plus concernée par ce projet !

Depuis plus de 50 ans, la ville de Florange est menacée par la traversée d'une voie rapide

Depuis plus de 50 ans, elle paie très cher les conséquences de cette menace : terrains gelés, quartier abandonné, décisions reportées, etc.

Aujourd'hui, cette réserve foncière, prévue initialement pour un transit régional Metz-Thionville, est retenue dans le cadre du projet A31 bis pour un transit international dont on nous dit qu'il devrait être un des plus importants de France.

Cette option est retenue pour réaliser le contournement ouest de Thionville (COT) ; contournement, en effet, indispensable ! Mais, peut-on admettre le transfert des nuisances d'un quartier urbanisé d'une ville vers un quartier bien plus urbanisé d'une autre ville... ? Alors qu'il existe une autre possibilité !

Peut-on ignorer la fermeture des hauts-fourneaux du site de Florange ?

Alors que tout le monde s'accorde à dire qu'ils ne redémarreront jamais ! (Dans l'édition Les Echos de ce samedi 13 juin 2015, selon Wolfgang Eder, Président de l'association Worldsteel, "Les hauts-fourneaux pourraient disparaître d'Europe dans vingt ans" La surcapacité de production européenne est de 30 à 40 millions de tonnes/an). Soit l'équivalent de 10 à 15 hauts-fourneaux.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

Peut-on vanter les bienfaits d'une infrastructure autoroutière pour le développement économique et ne pas considérer l'opportunité historique qui s'offre de redonner un avenir économique à un site riche de 300 ans d'histoire industrielle ?

L'espace libéré par cette fermeture des hauts-fourneaux doit être revitalisé, pour cela il doit être connecté par autoroute en direction de la Belgique par l'A30, et du Luxembourg par l'A31 !

Ce n'est pas le cas aujourd'hui, ce qui fait également défaut au développement de la vallée de la Fensch et de sa capitale, la ville d'Hayange.

Cet espace jouxte un espace **non urbanisé** de Florange. C'est ici que la Ville de Florange propose la réalisation du tracé alternatif de la liaison A30 - A31

Une opportunité historique

Il y a d'un côté un tracé datant du milieu du 20^{ème} siècle, à 95% florangeois, qui coupe en deux un quartier urbanisé à proximité d'une école !

D'un autre côté un tracé alternatif à 75% florangeois dans un secteur non urbanisé et à 25% sur une friche industrielle !

Il y a d'un côté un tracé datant du milieu du 20^{ème} siècle totalement stérile économiquement puisqu'il s'agit d'une goulotte florangeoise étanche de Fameck à Terville !

D'un autre côté un tracé alternatif offrant une chance historique de redynamiser le bassin sidérurgique en le connectant aux réseaux autoroutiers vers le Luxembourg et la Belgique.

Connexions qui de plus permettront économiquement de capter une partie des retombées de ce flux international en transit !

Ce tracé devrait permettre de traiter en même temps le problème d'étranglement de l'A30 à hauteur du tunnel de Hayange-Fontoy (2 x 1 voie), soulageant là aussi l'A31.

Il permettrait, comme le tracé initial, la desserte du futur Europort Lorraine sans surcoût.

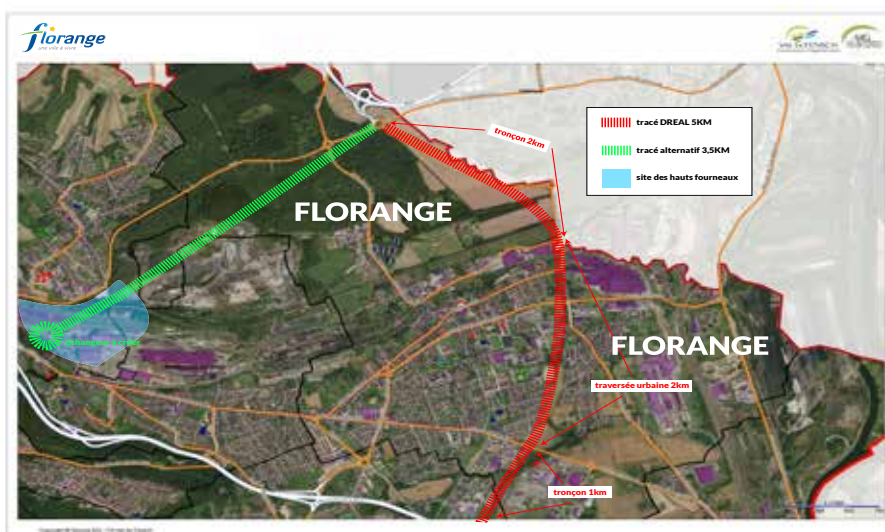
Enfin, ce tracé alternatif est plus court que le tracé actuellement retenu, il serait moins coûteux puisqu'il demande moins d'ouvrages d'art.

Ceci si l'on s'en tient à une comparaison pour le service qui fait débat, c'est-à-dire la liaison A30 – A31.

Il est évident que n'entrent pas dans la comparaison les connexions supplémentaires qui représentent l'opportunité d'un choix politique historique pour ce bassin.

Les Florangeois, en se montrant prêts à accepter ce que les autres refusent, démontrent leur sens de l'intérêt général !

Mais ils exigent a minima d'avoir le droit de décider à quel endroit sur leur territoire peut s'implanter le faisceau de nuisances qu'on veut leur imposer !



Les impacts, en matière de santé, d'une autoroute urbaine sont nombreux.

La pollution atmosphérique s'attaque au système respiratoire des populations, l'exposition à la pollution particulaire automobile, est facteur de surmortalité chez les personnes âgées mais aussi un facteur d'augmentation de cancer chez l'enfant.

Une étude a estimé en France (A11 - Nantes - 24 000 véhicules/jour) qu'une autoroute de taille moyenne (25 000 véhicules/jour) produisait environ une tonne de matières en suspension par km et par an (1 km d'autoroute = 2 hectares), dont 25 kg d'hydrocarbures, 4 kg de zinc, 1/2 kg de plomb. Que penser de ce que respireraient les riverains d'une route supportant 40 000 véhicules/jour (estimation DREAL) !

Au-delà de la pollution atmosphérique, le bruit reste une nuisance majeure, engendrant stress, fatigue, trouble du sommeil. Le bruit impose une dégradation du cadre de vie, continue, permanente et extrêmement difficile à combattre. En outre, dans le cas d'une autoroute urbaine, le trafic perdure de nuit, sans répit.