

# Aménagement du territoire

## Autoroute A30-A31 : le barreau casse-tête

Les différents tracés envisagés du projet de barreau autoroutier A30-A31 ont récemment été présentés en visioconférence par le préfet et les services techniques de l'Etat à plusieurs élus locaux et à un petit nombre d'associations. Trois couloirs sont proposés. Aucun ne fait l'unanimité.

Sur le plan paysager, l'impact des tracés F10 et F4 présentés en visioconférence par le préfet et les services techniques de l'Etat à plusieurs élus locaux et à un petit nombre d'associations pour le projet de barreau autoroutier A30-A31 ne saurait être pire. Le F10 impliquerait la construction d'un deuxième viaduc autoroutier au-dessus de la vallée de la Moselle. Assez proche du premier, ce viaduc commencerait avant l'allée des marronniers (qui relie le château de Bétange à la chaussée historique de Thionville à Metz) pour passer au-dessus puis enjamber la Moselle. Il viendrait défigurer non seulement l'allée des marronniers, mais aussi un petit paradis d'eau et de verdure chargé d'histoire, celui constitué par le parc du fort d'Illange, le port de Thionville, son écluse et sa ZNIEFF, les ruines d'un vieux pont en pierre, l'embouchure du canal des ponts-écluses et le bras non navigable de la Moselle qui, bien qu'ayant été lui aussi creusé en partie pour rectifier une boucle, mettant à jour une intense activité de potiers gallo-romains, présente un caractère naturel et comporte l'une des dernières sections de Moselle sauvage dans le nord mosellan, incluant un gué romain miraculeusement préservé de la canalisation et visible par eaux basses. Toute cette zone est d'un grand intérêt pour la détente et la promenade. La zone commerciale de Meilbourg, dédiée au sport, qui se distingue des autres ZAC en misant sur cet environnement vert, profite de cette aire traversée par la véloroute Charles le Téméraire. Ni cette zone, ni Yutz, ni Illange, ni Thionville n'au-

raient à gagner dans le cas du tracé F10 en terme de désenclavement, étant déjà bien desservis par l'A31 qui, même déclassée, demeurerait physiquement en tant que voie rapide urbaine. Stratégiquement, le F10 n'apporterait rien. Les élus locaux l'ont bien compris puisque pratiquement aucun d'entre eux ne soutient ce tracé.

### Impact

Le tracé F4 est lui aussi une véritable catastrophe paysagère. L'espace mi-boisé mi-champêtre offert par le parc du château de Bétange, sa grille d'enceinte et son allée de marronniers, aménagés par les maîtres de forge, offre un rare ensemble environnemental et culturel de qualité au beau milieu d'un chancre d'agglomération déjà peu amène. Avec ce tracé une balafre en remblais viendrait séparer Terville de Bétange et enserrerait Terville entre deux autoroutes (tout comme le tracé F10 d'ailleurs). Le fuseau F10 tout comme le fuseau F4 (tunnel court avec une entrée en tunnel juste avant l'allée des marronniers) détruiraient les perspectives bucoliques s'ouvrant sur l'allée des marronniers. Le fuseau F4, tunnel en tranchée couverte, impliquerait l'abattage d'un certain nombre de ses arbres, ce qui revient à en détruire la perspective.

### Impact toujours

Le tracé F5 est promu par le président de la communauté d'agglomération du Val de Fensch et maire de Fameck Michel Liebgott qui y voit l'intérêt d'un désenclavement de la ZAC de Sainte-Agathe, bien desservie en



Le château de Bétange et son parc, vue vers l'ouest. Dans le quart haut de la photo, à un environ un kilomètre du château, passerait l'autoroute selon le projet de tracé F5 qui couperait la forêt en deux.

direction de Metz par l'A30, moins bien desservie en direction de Luxembourg et de Thionville. Il a été remis à l'étude à la demande du maire de Florange Rémy Dick qui y voit une façon de relier l'A30 à l'A31 en réhabilitant la zone de la cokerie d'ArcelorMittal. Cette dernière formait un obstacle au tracé F5 mais l'annonce récente de sa fermeture avait remis le tracé F5 en selle. Cette variante partirait du carrefour de l'Etoile au nord du parc de Bétange, traverserait la forêt domaniale de Florange en longeant le parc du château à l'ouest, traverserait l'agglomération de Florange. Deux options se posent alors : tranchée couverte ou tunnel profond. La tranchée couverte impliquerait l'expropriation et la démolition de plusieurs dizaines d'ha-

bitations, ce qui paraît d'un autre âge. Comme le soulignent les associations investies dans la défense de l'environnement, ce tracé a l'inconvénient de traverser la forêt domaniale de Florange à ciel ouvert, elle-même reliée à celle de Hayange, aux pelouses calcaires d'Algrange et aux zones champêtres. Il menace par sa proximité le parc du château de Bétange, reconnu et primé pour la richesse de sa biodiversité. Aussi anthropisé que soit le Val de Fensch, cet ensemble de bois et d'espaces verts assure une bonne irrigation écologique, un poumon vert pour l'oxygénation des habitants, un espace vital et des corridors pour les animaux. Rien qu'avec la forêt domaniale de Florange, le parc du château de Bétange et l'allée des Marronniers, on atteint près de 300 hectares de forêt pour la faune sauvage. Le passage d'une autoroute, qui couperait ce corridor écologique de grande ampleur, pourrait faire fuir définitivement certaines espèces protégées répertoriées sur le site, sans que des mesures compensatoires puissent y remédier. A l'heure du changement climatique cette traversée n'est donc guère plus acceptable que les autres tracées, hormis une traversée forestière en tunnel profond qui représenterait un coût financier très important. Mais le préfet et les services techniques de l'Etat soulignent,

pour ce nouveau tronçon qui sera soumis à péage, la nécessité d'accélérer le calendrier, de limiter les coûts de réalisation afin de ne pas avoir un tarif de péage trop élevé qui serait dissuasif pour les automobilistes.

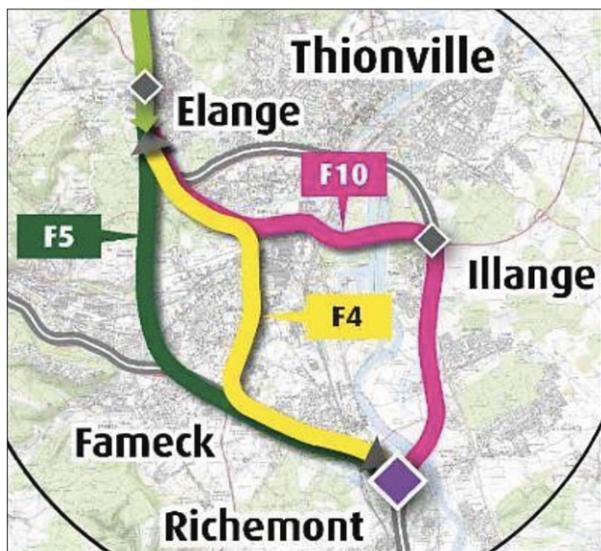
### L'utilité en question

Si les automobilistes ont le choix entre une autoroute payante et une autoroute gratuite, pourquoi prendraient-ils la payante ? Programme-t-on ces dégâts et investissements en vue d'un usage hypothétique ? Rendre payant les deux barreaux autoroutiers serait également tout à fait inacceptable pour les usagers, vu que dans notre agglomération cette artère remplit le rôle de voie rapide urbaine à peu près incontournable pour se rendre d'un secteur à l'autre de l'agglomération de Thionville à celle de Metz qui en vérité n'en forment plus qu'une. Est-il pensable d'inciter les automobilistes de la rive droite à traverser le centre-ville de Thionville pour se rendre au Linkling ou à Nilvange ? Un certain bon sens commanderait, si une telle opération doit être lancée, de se donner les moyens de l'ambition. Ou bien d'abandonner si ces moyens font défaut et que l'impact humain et environnemental s'avère trop important. D'autres pistes moins coûteuses pour le

budget et l'environnement peuvent être explorées pour remédier au problème de l'engorgement de l'A31.

### Alternative ?

Quelles pourraient être ces pistes ? Sans aborder le développement des transports en commun (il faudra bien un jour un vrai métro pour cette agglomération), les défenseurs de l'environnement estiment que le projet de barreau autoroutier est « anachronique » et le jugent évitable avec une optimisation routière. Ils proposent à l'Etat de commencer par le plus urgent : la mise à 2x3 voies depuis la frontière jusqu'à l'Etoile, de manière à répondre à la décision du Grand-Duché de mise à 2x3 voies côté luxembourgeois. Hors agglomération thionilloise, cette mise à 2x3 voies ne pose aucun problème et peut se faire sans délai. Une fois près de Thionville, le trafic autoroutier lié aux travailleurs frontaliers peut être allégé à l'entrée d'agglomération par une répartition. Une partie quitte déjà l'autoroute à l'Etoile ou à Metzange pour se rendre vers le Val de Fensch et le nord de Thionville. Une autre partie se rendant vers Manom, Yutz-Est et l'arrière-pays yussois pourrait également être détournée de l'A31 avant d'atteindre l'Etoile pour peu que l'on relance le projet de route de contournement de Hetange-Grande, également attendue de longue date, qui pourrait bénéficier d'un accès direct à l'A31 et qui serait à relier au contournement est de Yutz en enjambant la Moselle à l'entrée de la ZAC de Basse-Ham. Ce délestage de l'A31 serait possible avec une simple route départementale, mais fluide, sans traversée d'agglomération ni feu rouge. L'attractivité pour les automobilistes serait certaine. Il n'est donc pas forcément nécessaire pour avancer d'agiter le spectre d'une nouvelle autoroute à l'ouest ou à l'est de Thionville, chiffon rouge pour les riverains. A tout le moins gagnerait-on quelques décennies. Rien n'empêche par ailleurs de conserver les réserves foncières sur le couloir du F5 pour ménager l'avenir et ne pas préjuger des décisions des générations futures.



Le château, le parc et l'allée des marronniers qui serait fortement impactée par les tracés F4 et F10. Vue vers l'Est.