



# Concertation A31 Bis

## Visite exploratoire

### Variante d'aménagement sur place, secteur sud, départ de Champigneulle

# 4 février 2019

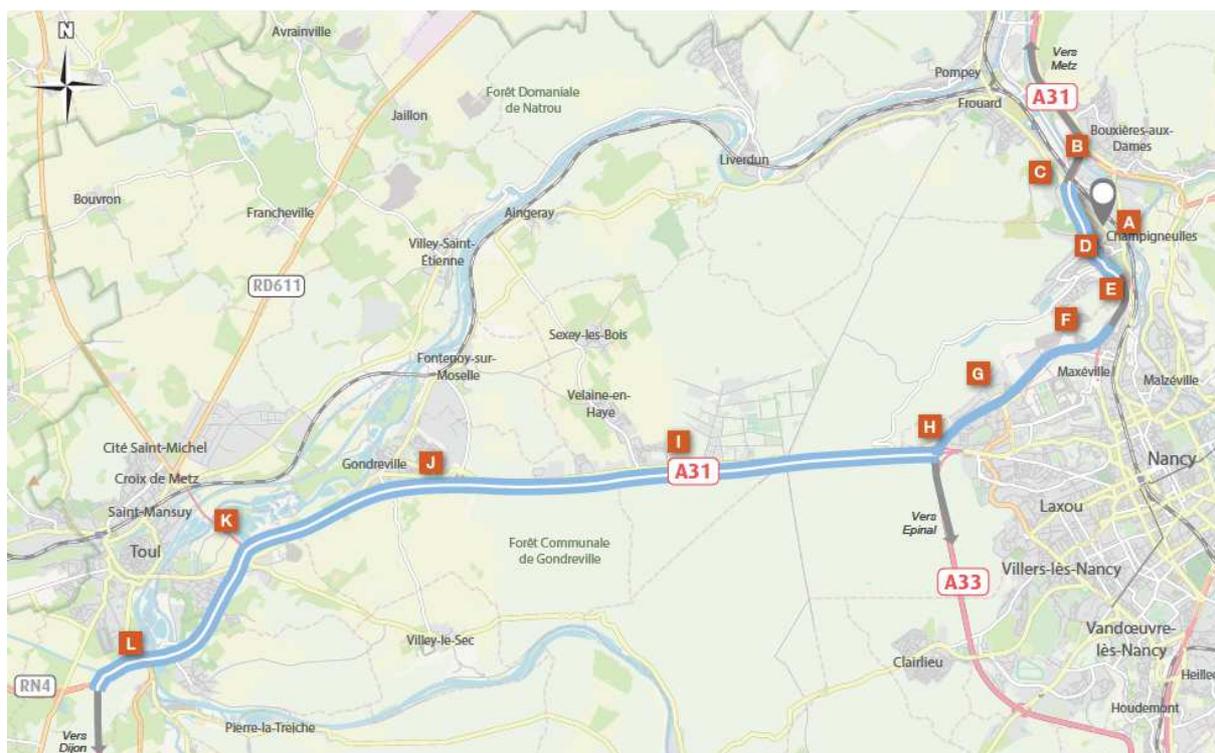
## Compte-rendu



La marche exploratoire s'est effectuée en bus, a débuté à 15h00, a duré 2h et a réuni 38 participants (sur inscription préalable) en présence de Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public.

Les participants disposaient d'un document d'information sur le trajet, et une présentation des sites traversés a été réalisée durant la visite.

## Itinéraire de la visite :



La visite a principalement emprunté l'autoroute A31 afin que les participants puissent partager l'information sur l'environnement dans lequel s'insérerait un aménagement sur place au sud, si cette variante était retenue.

## Intervenants de la Direction régionale de l'équipement, de l'aménagement et du logement (DREAL) :

**Etienne HILT**, adjoint au chef du service des transports

**Guillaume PRINCIPATO**, responsable d'opération pour le projet A31 Bis

## Les questions/réponses lors de la visite<sup>1</sup> :

Comment allez-vous intégrer le projet d'extension de la ZAC des Vergers si l'aménagement sur place (ASP) est retenu ?

### Réponse de la DREAL :

La DREAL est informée de ce projet d'extension et travaillera en partenariat avec la maîtrise d'ouvrage concernée afin de l'intégrer au mieux à l'aménagement sur place si cette variante est retenue.

Avez-vous prévu de supprimer le feu à la sortie de l'échangeur de Bouxières-aux-Dames ?

Si la variante d'aménagement sur place est retenue, des études plus approfondies du fonctionnement des échangeurs permettront de déterminer, en lien avec les gestionnaires de voiries concernés, le traitement le plus adapté pour ce feu de circulation : suppression, création d'un giratoire ou adaptation de l'existant avec modification des cycles de feux par exemple.

De quel côté allez-vous élargir en cas d'ASP ?

L'élargissement de la chaussée pourra être réalisé d'un seul côté ou bien des deux. L'état actuel des études (études géotechniques et environnementales, études de géométrie autoroutière selon les normes en vigueur) ne permet pas d'avoir une connaissance suffisante du terrain pour affirmer de quel côté sera mené l'aménagement si cette variante est retenue. Ce point sera étudié lors des études préalables à l'enquête publique, si le scénario d'aménagement sur place est retenu, et soumis à l'enquête publique.

Nous devons donc choisir une variante sans avoir l'intégralité des éléments nous permettant de faire le choix ?

L'Etat applique un principe de progressivité des études, toutefois ces dernières sont différentes de celles menées il y a 15 ans. Les éléments étudiés ont évolué. La phase actuelle s'attache à dégager les scénarios sur l'ensemble du sillon lorrain. Les enjeux à une échelle plus fine comme le côté d'élargissement de l'autoroute seront étudiés dans une phase ultérieure, mais l'Etat ne décidera pas seul et invitera les collectivités et les habitants à donner leur avis.

Est-il vraiment utile de créer une bande d'arrêt d'urgence en descente ?

La réglementation rend obligatoire la création de bandes d'arrêt d'urgence partout où cela est possible pour des raisons de sécurité, même en descente afin de prévenir tout problème de surchauffe des freins par exemple.

Si l'aménagement sur place n'est pas retenu, y aura-t-il une remise aux normes de la section existante de l'A31 au sud ?

En cas d'aménagement sur place de l'A31, la législation impose une mise aux normes actuelles de toute l'infrastructure, comprenant notamment le traitement des eaux d'assainissement, des passages faunes et des protections phoniques.

En l'absence d'aménagement sur place, seule la résorption des Points Noirs Bruit est une obligation réglementaire le long de l'A31 existante.

Il faut donc distinguer les deux projets : A31 bis et protections phoniques à Champigneulle/Maxéville ; si l'aménagement sur place n'est pas retenu, le projet de protection phonique actuel poursuivra indépendamment son cours.

Auriez-vous une carte indiquant quels tronçons sont actuellement suffisants pour supporter le trafic et ne vont pas être élargis en cas d'aménagement sur place ?

La carte des réserves de capacité présente dans le dossier de concertation représente ces différents tronçons.

Avez-vous prévu un aménagement des villes autour de l'A31 concernant les transports et en particulier les transports en commun ?

La compétence en matière de mobilités locales relève de la Région Grand Est, de la métropole du Grand Nancy et des intercommunalités qui sont les autorités organisatrices des transports publics du quotidien. L'Etat gère les grandes infrastructures comme les autoroutes et accompagne les collectivités dans leur choix de transports en commun : étudier la possibilité de faire rouler des bus sur une voie dédiée de l'A31 implique ainsi une réflexion en matière d'infrastructure par l'Etat, couplée à une réflexion en matière de services de transport offerts par les collectivités compétentes. Ce type de réflexion multipartenariale et multimodale sera nécessaire dans la suite des études.

Quand sera connu le choix de la variante après la phase de concertation ?

Le choix est complexe car chaque variante au sud suscite des oppositions, il est dès lors difficile de savoir quand sera arrêté le scénario définitif. Le débat reste pleinement ouvert et il n'y a pas de choix *a priori*, l'enjeu étant toujours de fluidifier les mobilités du quotidien, le trafic local et celui de transit.

Ne pensez-vous pas qu'il faudrait intégrer l'A33 dans le projet ?

La connexion entre l'A31 et l'A33 est bien prise en compte *via* la requalification de l'échangeur « Origine » à Laxou. L'enjeu du développement local de la zone de Brabois, connectée à l'A33, est situé en dehors du périmètre du projet et est porté par l'intercommunalité.

Il semble que la suppression/modification du feu à l'échangeur de Bouxières-aux-Dames ne représente pas un gros chantier ; or cela améliorerait déjà la mobilité localement ; pourquoi ne pas le mettre en œuvre ?

Si l'aménagement sur place est retenu, chaque échangeur fera l'objet d'une étude ad-hoc. En l'état actuel, les données techniques sont insuffisantes pour affirmer que le feu de circulation de l'échangeur de Bouxières-aux-Dames est la source des problèmes de congestion. De plus, une intervention sur un feu engendre des répercussions sur l'ensemble du réseau aval et amont. Indépendamment du projet A31 bis, ce feu se situant sur une route départementale,

des contacts pourront être pris avec le Conseil départemental qui a le pouvoir de police sur les Routes Départementales.

Bernard Vergance, maire de Champigneulle :

Le Département avait initialement prévu la construction d'un tunnel à cet emplacement mais il n'a pas les fonds suffisants pour le réaliser aujourd'hui.

Tout aménagement prend plus ou moins 5 ans ; donc il est crucial de prendre les décisions au plus tôt. L'ASP bouleverserait fortement Champigneulle, des améliorations sont certainement possibles avant cette éventualité.

Emmanuel Payeur, vice-président de la Communauté de communes Terres Toulaises et maire de Chaudeney-sur-Moselle :

Concernant les mobilités du quotidien, il est vrai que la Région est l'autorité organisatrice compétente. La CC Terres Toulaises a également proposé que soient réalisées des voies dédiées pour les bus sur l'A31. Or, cette utilisation des transports en commun ne pourra pas voir le jour en cas de liaison autoroutière Toul-Dieulouard. De ce point de vue, l'ASP paraît plus intéressant.

Ne pouvez-vous pas accélérer le feroutage et le fret ferroviaire afin de diminuer le nombre de poids lourds sur l'autoroute ?

Le report sur le mode ferroviaire est pertinent pour le transport de produits pondéreux ou massifiés sur de longues distances. L'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou qui connecte le sud de la France et le Luxembourg existe et est aujourd'hui en développement. Pour les autres flux, notamment de desserte fine des entreprises du secteur, la possibilité de report sur le mode ferroviaire est faible.

Quels seront les délais de réalisation du projet A31 Bis ?

Le projet se situe actuellement dans la phase de concertation préalable à l'enquête publique afin que cette dernière puisse se tenir au plus tard en 2020/2021. Après la déclaration d'utilité publique, des études techniques et environnementales approfondies et d'éventuelles acquisitions foncières interviendront jusqu'en 2023/2024. La réalisation des travaux s'échelonnait entre 2025 et 2032.

Est-il possible de couvrir l'autoroute à Champigneulle plutôt que de réaliser un mur anti-bruit ?

Sous réserve de la nature géotechnique des terrains, à vérifier compte-tenu des glissements intervenus dans le passé, il serait techniquement possible de réaliser une tranchée couverte (tunnel) mais cela représente un financement très lourd ainsi qu'un chantier difficile, long et soumis à de forts aléas. Une telle option n'a donc pas été retenue pour répondre aux enjeux de protection contre les nuisances sonores. Par ailleurs, un tel ouvrage nécessite davantage de foncier (issues de secours, etc...).

L'aménagement sur place impactera-t-il la forêt de Haye ?

L'aménagement sur place n'impactera a priori pas le périmètre de classement de la forêt puisqu'il y a suffisamment d'espace non classé aux abords de l'autoroute actuelle pour permettre de possibles adaptations futures de l'infrastructure.

Ne peut-on pas construire des murs anti-bruit incurvés à Champigneulles ?

Cette technique n'améliore pas l'efficacité de la protection acoustique. Les études en cours permettront de définir quelles sont les protections phoniques les plus appropriées.

Quel serait le prix de la mise aux normes de l'A31 sans élargissement, par comparaison avec la liaison autoroutière Toul – Dieulouard ?

La mise aux normes actuelles de l'A31 existante sans élargissement laisse entier le problème de la congestion et n'a donc pas été chiffrée. Il est possible d'avoir des estimations de type ratios standardisés, soit environ 1 million d'euros par kilomètre d'assainissement et le même ratio pour les protections de la faune. En revanche, les coûts totaux de l'aménagement sur place et de la liaison autoroutière Toul-Dieulouard figurent dans le dossier de concertation.

Olivier Jacquin, sénateur de la Meurthe-et-Moselle :

Cette question du prix est fondamentale et a été déjà posée à la réunion de Toul. Une demande d'un chiffrage précis de l'ASP a par ailleurs été signée par plusieurs parlementaires. On constate ici le problème de la dissociation entre Etat et collectivités sur la question des transports et il est regrettable que la Région ne soit pas représentée à cette visite. Il est gênant d'entendre que l'Etat s'engage sur l'A31 mais, par ce biais, estime ne rien avoir à réaliser sur l'A33.

Bernard Vergance, maire de Champigneulles :

Il est important que les participants comprennent bien le fait que l'obligation de remise aux normes actuelles ne s'appliquerait qu'en cas de réaménagement conséquent de l'A31. Si l'autoroute passe à 4 voies, il sera donc possible d'obliger l'Etat à réaliser les murs anti-bruit mais en contrepartie d'un impact majeur pour la commune. Il est crucial d'avoir à l'esprit que, quoiqu'il arrive, la décision qui va être prise sera décisive pour Champigneulles.

Ne pouvez-vous pas transférer les 500 millions d'euros que vous avez obtenus pour l'élargissement vers les collectivités ?

Un tel transfert n'est pas autorisé : ce financement, qui reste à confirmer par la Loi d'orientation des mobilités, est « fléché » pour l'investissement sur le réseau routier national et rien ne garantirait que les collectivités investissent dans cet objet.

Interviendrez-vous sur le pont Alphonse Daudet en cas de mise à 2x4 voies ?

Si la variante d'aménagement sur place est retenue, le pont sera élargi ce qui permettra de limiter les emprises au sol, préservant ainsi le parc classé du château.

Jusqu'à quelle date vos estimations de trafic seront-elles valables ?

Les hypothèses de croissance du trafic ont été validées par la contre-expertise lors du débat public et portent sur une période s'étalant jusqu'en 2050. Toutes les hypothèses présentées dans le dossier de concertation concernent une fourchette basse ; il y a donc une probabilité plus importante de sous-estimation du trafic futur que de surestimation.