

Concertation A31 Bis

Marche exploratoire

Secteur nord, départ de Thionville

21 novembre 2018

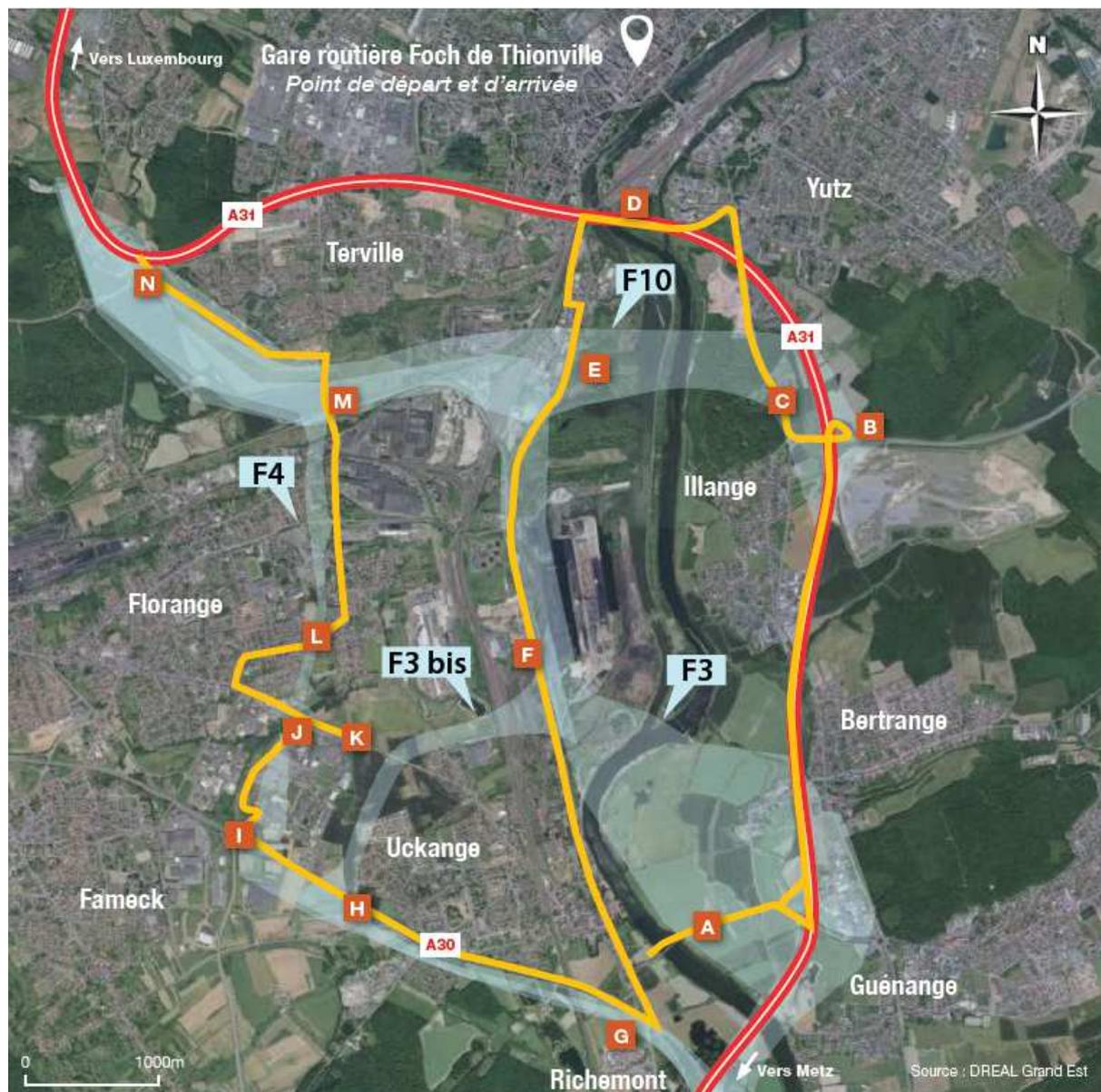
Compte-rendu



PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

La marche exploratoire s'est effectuée en bus, a débuté à 14h00, a duré 2h et a réuni 17 participants (sur inscription préalable) en présence de Jean-Michel STIEVENARD, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public.

Itinéraire de la visite :



La visite a emprunté les différentes voies de circulation les plus proches des 4 variantes présentées à la concertation afin que les participants puissent partager l'information sur l'environnement dans lequel s'insère chaque fuseau.

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 visite¹ :

- ➔ Si les études environnementales sont incomplètes à ce stade, comment pouvez-vous déterminer que la variante retenue sera la bonne ?

Réponse de la DREAL :

Les études menées sont conformes à ce qui est demandé à ce stade par les procédures réglementaires. Leur degré de précisions est identique pour toutes les variantes qui ont été évaluées de façon homogène au regard des données produites dans le cadre des études ou déjà disponibles. Pour l'ensemble des critères, et notamment le critère environnemental, aucun point bloquant n'a été identifié sur les 4 variantes proposées à la concertation. Si la concertation conclut à la poursuite des études, environ une année et demi d'études routières d'avant-projet et d'étude d'impact environnementale sur les quatre saisons seront nécessaires avant une nouvelle consultation du public préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet.

- ➔ Prévoyez-vous d'interdire la traversée de Thionville pour les poids lourds ?

Dans le cas de la variante F10, l'interdiction des poids lourds sera envisagée en traversée de Thionville. Selon les estimations, 9 000 à 10 000 poids lourds pourraient ainsi être déviés de la traversée de Thionville.

Cette possibilité présente moins d'intérêt sur les trois autres variantes car cela s'avère plus complexe : dans le cas de F3, F3bis et F4, les poids lourds provenant de l'est thionvillois continueraient d'emprunter l'A31 actuelle pour rejoindre le Luxembourg. Concernant la variante F4, son attractivité est en outre plus importante et il n'est pas nécessaire d'interdire la circulation des poids-lourds en transit car la circulation de transit résiduelle en traversée de Thionville sera faible.

Un poids lourd sur deux s'arrête en Lorraine aujourd'hui et contribue au développement économique du territoire.

- ➔ Quelles sont les informations disponibles sur la qualité de l'air pour chacune de ces variantes ?

Les études réalisées par ATMO Grand Est², un organisme indépendant, indiquent que l'A31 représente aujourd'hui moins de 15% des particules fines et au maximum 35% de l'émission de dioxydes (NOx) du sillon lorrain. La tendance générale est à la baisse pour l'ensemble des variantes en raison des progrès en cours et à venir sur les motorisations et avec le fort développement des véhicules électriques.

¹ Les échanges sont synthétisés de manière chronologique.

² <http://www.atmo-grandest.eu/>

- ➡ Avez-vous envisagé des aires de repos plus grandes pour les routiers ?

Le projet A31 Bis ne prévoit pas la création de nouvelles aires de repos mais des zones « refuges » pour la sécurité routière. Toutefois les zones de repos actuelles dédiées aux poids lourds ne sont en effet pas assez grandes et un travail de réaménagement sera nécessaire en restant au maximum dans les emprises actuelles.

- ➡ Pourquoi avez-vous abandonné tout projet sur la rive droite de la Moselle ? Pourquoi la variante F9 n'a-t-elle pas été retenue ?

10 variantes ont été étudiées au préalable mais les travaux des comités de pilotage ont démontré que seules 4 étaient pertinentes. Dans le cas de F9, des travaux conséquents sont nécessaires pour relier le contournement de Yutz à l'autoroute actuelle. De plus, F9 s'étend sur une distance supérieure à la traversée de Thionville, elle entraînerait donc un report moindre des poids lourds ce qui irait à l'encontre de l'objectif recherché.

- ➡ Le tracé neuf sera-t-il connecté avec la route départementale 1 ?

L'un des objectifs pris en compte dans la création de ce nouvel axe est de maintenir les déplacements existants en gardant le maximum de dessertes possibles *via* les échangeurs.

- ➡ Jusqu'où s'étendrait le viaduc de F10 au-dessus de la Moselle ? A-t-on déjà une idée de la hauteur ?

Le viaduc ne peut être défini précisément à ce stade puisqu'il nécessite des études géotechniques approfondies, non réalisées à ce stade du projet. En principe, un équilibre devrait être trouvé entre un viaduc sur la traversée de la Moselle avec des passages en remblais de part et d'autre. Par ailleurs, le franchissement de la Moselle devra assurer une transparence hydraulique pour ne pas accroître le risque d'inondation. Quant à la hauteur, la libre circulation des bateaux sur la Moselle est à ce stade le seul élément qui la détermine. La hauteur sera ainsi réduite autant que possible pour limiter l'impact paysager.

- ➡ Est-il prévu une bretelle connectant F10 à l'Europort ?

Cette bretelle serait contrainte par l'existence de la zone d'activité, des voies ferrées et de la route départementale. Le département porte aujourd'hui un projet de liaison routière entre le point M et le point E (*voir carte*). L'A31 Bis pourrait s'y connecter quelle que soit la variante retenue, permettant ainsi une connexion indirecte à l'Europort.

- ➡ Avez-vous pris en compte l'enfermement de Thionville dans le cadre de la variante F10 ?

Dans le cas de la variante F10, l'interdiction de transit des poids lourds et la limitation de vitesse à 70km/h de l'A31 existante en traversée de Thionville permettront de délester cet axe pour les habitants de Terville et de Thionville, et ainsi apaiser la circulation en traversée de Thionville

- ➡ Si un péage est prévu en tracé neuf, cela ne va-t-il pas entraîner le report des poids lourds sur l'axe gratuit ?

Si le péage est faible et que la nouvelle infrastructure assure aux conducteurs de poids-lourds de pouvoir rouler à 90km/h sans interruption, ils préféreront utiliser la voie payante afin de gagner du temps. La fiabilité et la réduction du temps de transport sont des facteurs primordiaux pour les transports de marchandises.

Entre Lyon, Dijon et Nancy par exemple, l'A31 est payante et les poids lourds l'utilisent car utiliser un autre réseau coûterait plus cher en temps aux transporteurs.

- ➡ Avez-vous réfléchi à une taxe poids lourds ?

La loi d'Orientation des Mobilité qui sera bientôt être débattue à l'assemblée nationale devrait entraîner une réflexion sur la mise en place d'une vignette spécifique aux poids lourds.

Cette taxe permettrait d'alimenter le financement des infrastructures de manière générale. Dans le cas particulier de l'A31 Bis, le péage reste la solution la plus rapide pour réaliser les aménagements nécessaires au Nord et répondre à l'urgence des besoins du secteur.

- ➡ Avez-vous pris en compte l'existence de la nappe phréatique sous Florange dans le cas de F4 ?

Les puits de captage sont majoritairement traversés par F3 Bis et non par F4 qui se trouve plus éloignée des puits. Aujourd'hui il est toutefois techniquement possible de réaliser une autoroute qui respecte la protection de la nappe, quelle que soit la variante retenue.

- ➡ Est-il prévu des sorties de secours dans le passage en souterrain ? Peut-il y avoir des projets immobiliers au-dessus ?

La réglementation prévoit des sorties de secours au-dessus d'une certaine longueur. Il n'est pas possible de construire des aménagements lourds au-dessus d'un tunnel en tranchée couverte. Il sera tout à fait possible en revanche d'y aménager un parc urbain, des équipements sportifs, des voies cyclables, etc.

- ➡ Que signifie concrètement une « tranchée couverte » ?

La tranchée couverte est une technique de construction d'un tunnel. Au lieu de creuser d'un point A à un point B avec un tunnelier, il s'agit de creuser d'abord une tranchée qui sera recouverte par la suite. On parle donc bien d'un passage souterrain.

- ➡ Y a-t-il des exemples de tranchées couvertes près d'ici ?

Est en cours le chantier de la VR52 (tranchée couverte à Marange-Silvange).

- ➔ Quelle garantie a-t-on que le passage se fera en souterrain à Florange ?

Au stade actuel des études, le maître d'ouvrage a intégré un montant correspondant à environ 1000 mètres au total de tranchée couverte pour la variante F4 proposée à la concertation. Le positionnement précis de la tranchée couverte sera l'objet des futures études d'insertions urbaines dans le cadre où cette variante serait poursuivie.

Si la poursuite des études de cette variante est retenue à l'issue de la concertation, cela fera l'objet d'une décision ministérielle qui formalisera la nécessité d'un passage en souterrain. Ensuite, le projet sera détaillé dans le dossier qui sera soumis à une enquête publique, en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP). Chacune de ces étapes constitue des éléments de garantie des engagements pris dans la poursuite du projet.

- ➔ Ne risque-t-on pas de générer de nouveaux bouchons si on cumule le trafic de l'A30 et celui de l'A31 ?

Au stade actuel des études, les simulations, faites avec des hypothèses prudentes, ne montrent pas de problème de capacité.

- ➔ L'allée des marronniers, attenante au château de Bétange, ne doit-elle pas être protégée ?

L'élaboration du projet tient bien compte de cet enjeu patrimonial. L'élaboration du projet devra trouver un équilibre entre la proximité de la commune de Terville et ses habitants, d'un côté, et les enjeux patrimoniaux que représentent le château de Bétange et l'allée des marronniers, de l'autre.

- ➔ Prévoit-on de nouvelles bretelles pour desservir Florange ?

Au stade actuel des études, il est prévu de maintenir les échanges existants au niveau de l'échangeur Saint-Agathe.

- ➔ Y-a-t-il des projets d'aménagement sur la commune de Terville ?

La DREAL a eu des échanges avec les communes du territoire sur leurs projets en cours et à venir. Quatre arrêtés de prise en considération, pris en préalable à la concertation, permettent de garantir la faisabilité de l'ensemble des fuseaux soumis à la concertation. L'Etat est informé de tous les projets d'aménagement au droit des fuseaux et s'assure de leur compatibilité avec la variante concernée ou sursoit au projet s'il n'est pas compatible.

- ➔ Comment fonctionne le principe de la concession ? Que se passe-t-il une fois que les travaux ont été financés ? Avez-vous déjà reçu des candidats qui seraient intéressés ?

L'Etat confie la concession à l'issue d'une consultation. Les candidatures n'ont pas été sollicitées : ce serait prématuré par rapport au calendrier du projet. Le concessionnaire s'engage à financer, construire, entretenir et exploiter l'infrastructure pendant une durée déterminée. En contrepartie, il bénéficie d'une rémunération, le péage, qui est versé par les usagers de l'infrastructure.

➔ A quoi servira la 3^{ème} voie ?

La 3^{ème} voies est une voie classique à ce stade. Dans le cadre de la réglementation actuelle, il est prévu de faire passer les cars sur la bande d'arrêt d'urgence pour offrir un haut niveau de service. En cas d'incident, ils peuvent se remettre dans le flux de circulation si la bande d'arrêt d'urgence doit rester libre.

➔ Comment fait-on pour faire passer des ouvrages d'art avec la 3^{ème} voie ?

Le coût prévu pour le projet intègre bien la reprise des ouvrages d'art. En fonction de l'avancement du projet les options technico-économiques de reprise des ouvrages existants seront analysées pour dégager la meilleure solution.

➔ Les travaux se dérouleront-ils sous exploitation, sans interrompre la circulation ?

Aujourd'hui, il est prévu une phase de travaux sous circulation avec le maintien de 2*2 voies autant que possible pour limiter la gêne aux usagers, notamment en période de pointe.

➔ Concernant le contournement de Yutz, avez-vous été déjà sollicités pour travailler sur le tronçon entre Yutz et la frontière ?

Non car il s'agit du réseau départemental. Les services techniques de la DREAL et ceux du Conseil départemental échangent sur les sujets d'interface entre le réseau national et le réseau départemental.

