

Lettre d'information sur l'avancement du projet

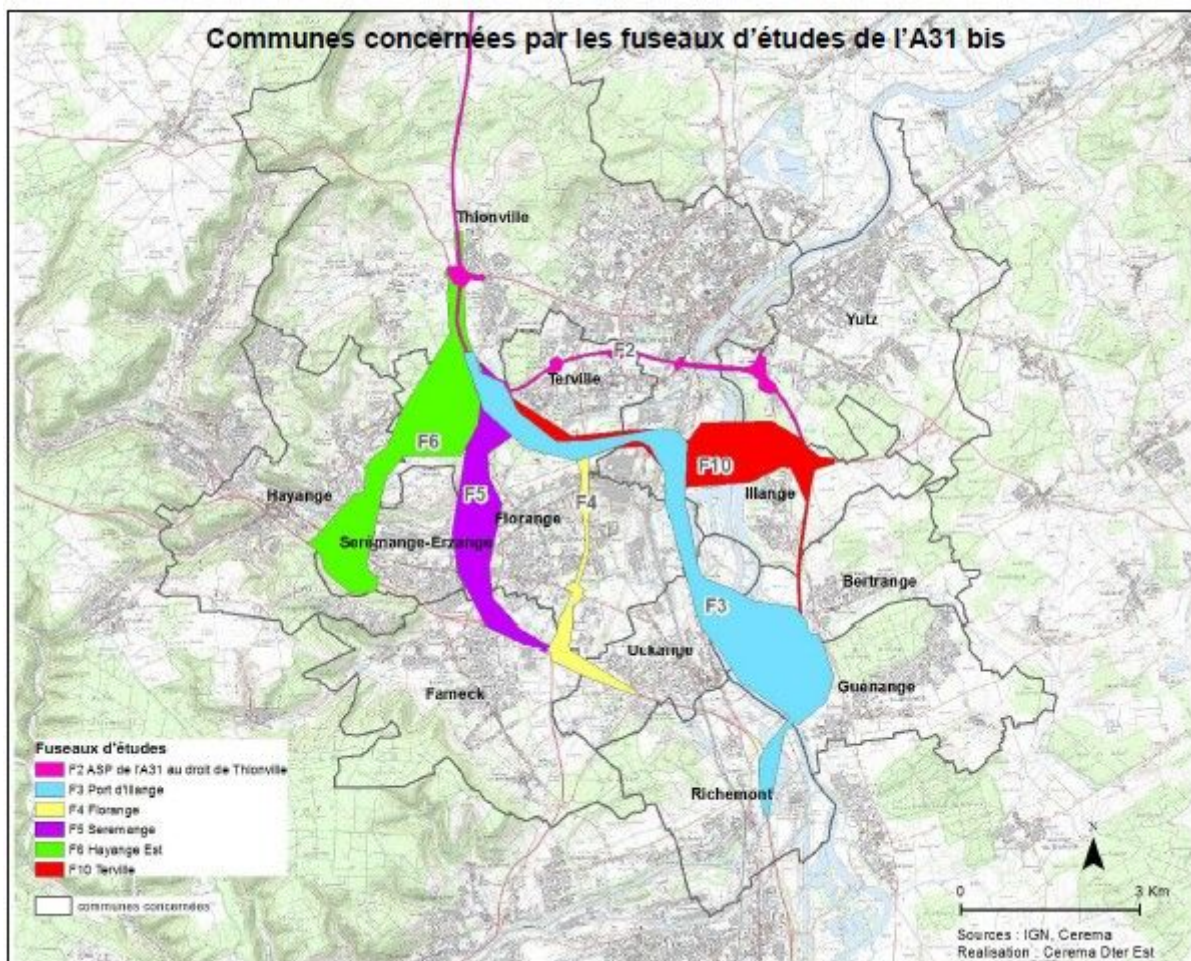
Secteur Richemont-frontière- Lettre n°2- Mai 2021

Etude d'une nouvelle variante du projet

Contexte et rappel historique

Le projet A31bis a fait l'objet d'un débat public en 2015, puis d'une phase d'études préalables à la concertation avec le public qui s'est achevée en février 2019 et dont le bilan a été publié en juin 2019.

La nouvelle variante présentée dans cette note s'inscrit au sein du fuseau F5, qui était l'un des six fuseaux étudiés plus en détail par l'Etat en 2016-2017 sur le secteur nord du projet A31Bis.



Le fuseau avait été écarté en 2017 pour cause d'impact urbain important : en effet la présence de la cokerie en activité à cette époque impliquait un passage en viaduc à cet endroit. Le passage dans la zone urbaine au Sud du viaduc sur la cokerie n'aurait donc pas pu être en souterrain en raison des pentes maximales admissibles sur autoroute.

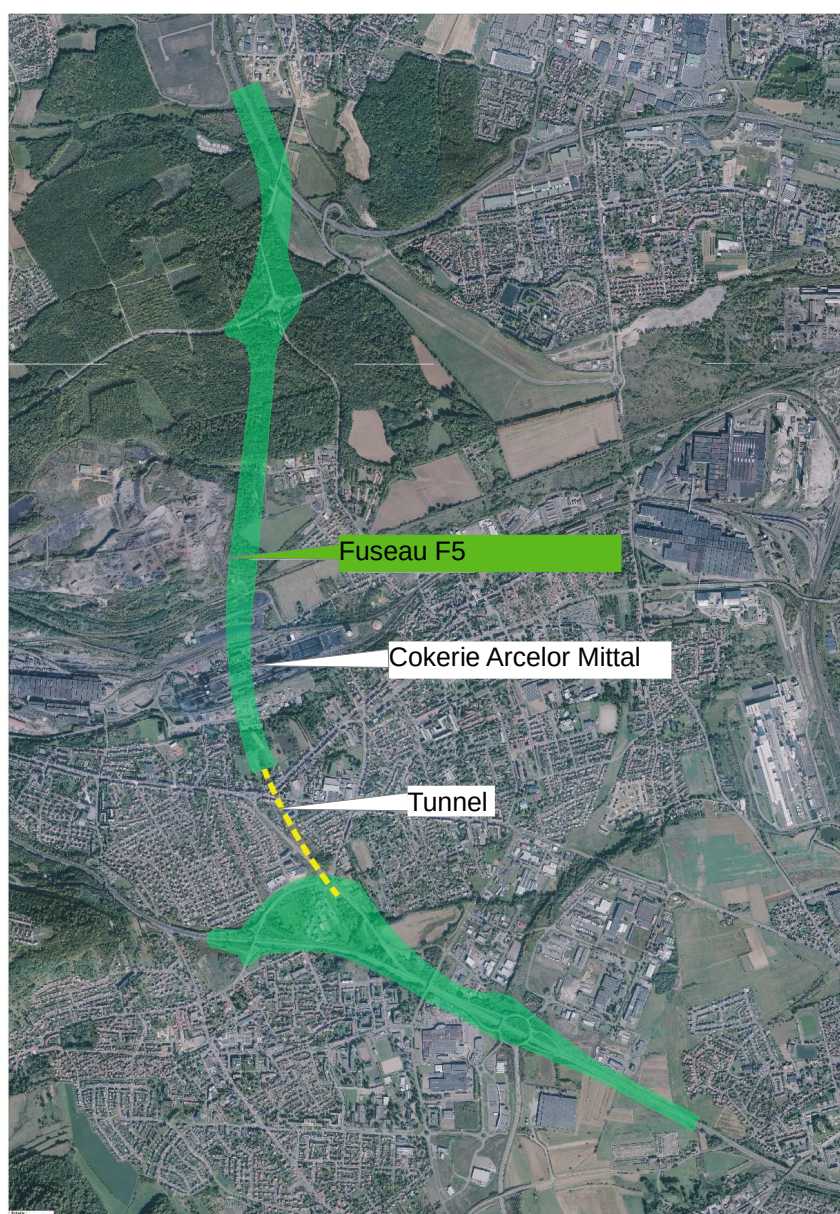
Depuis la fermeture de la cokerie d'Arcelor Mittal de Sérémange-Erzange, effective en avril 2020, une nouvelle alternative de tracé est désormais envisageable et a été proposée en janvier 2021. Elle prend en compte la possibilité d'un passage en tunnel sous la zone urbanisée, qui n'avait pas été envisagée en 2017.

Variante proposée

Au regard de ce nouveau contexte et afin de s'assurer que l'ensemble des solutions possibles a bien été étudié, l'Etat a demandé début 2021 à son maître d'œuvre de regarder si une nouvelle variante en souterrain était envisageable sur ce fuseau en prenant en compte la fermeture de la Cokerie.

Ce tracé est soumis à plusieurs contraintes, liées notamment au terrain naturel, telles que le franchissement de cours d'eau, dont la Fensch.

En prenant en compte ces contraintes, il a été possible de proposer une première esquisse intégrant un passage en tunnel sous la zone urbanisée :



Le passage en tunnel permet d'avoir des impacts très faibles de l'autoroute sur la zone urbanisée. Selon la géologie du secteur qui reste à étudier, ce tunnel devra être construit soit à partir de la surface, soit par un tunnelier conduisant à des chantiers très importants à chaque extrémité. Dans les deux cas des acquisitions foncières et immobilières seront nécessaires. Dans le cas d'un tunnel construit depuis la surface, l'espace au-dessus du tunnel, une fois sa construction achevée, pourra servir ensuite d'espace urbain mis à disposition de la commune. (Parc, piste cyclable, équipements sportif extérieurs...)

Cependant, cette variante comprend à ce jour de nombreuses incertitudes puisque les zones d'études détaillées lancées en 2020 jusqu'alors ne prenaient pas en compte le fuseau F5. Ainsi, pour s'assurer de la faisabilité d'une telle variante, de nombreux sujets doivent encore être étudiés, tels que :

- le diagnostic de l'existant (ouvrages d'art, géotechnique, assainissement, réseaux...)
- l'étude d'impact et notamment son état initial qui comprend la réalisation d'inventaires 4 saisons et la prise en compte de nombreuses thématiques (faune, flore, air, acoustique, paysage,..)

Tâches à venir et planning

Afin de ne pas trop retarder le planning décisionnel du projet A31bis sur ce secteur tout en étudiant cette nouvelle variante potentielle, le préfet de Moselle a réuni le 30 avril l'ensemble des élus locaux directement concernés (maires des communes concernées par les fuseaux F4, F5 et F10 et présidents des communautés d'agglomération de Thionville et Val-de-Fensch).

Les premières esquisses de cette nouvelle variante leur ont été présentés. Les études relatives à cette variante vont donc être lancées très prochainement.

L'étude de cette variante a un impact sur le planning de l'opération, notamment pour la réalisation des inventaires 4 saisons. Néanmoins, la bonne réactivité de l'État et de ses prestataires permet de lancer ces nouvelles études dès le printemps 2021, en particulier pour les investigations faune-flore où cette saison est la plus déterminante.

L'étude de cette variante sera réalisée en parallèle de la continuation des études sur F4 et F10 afin d'aboutir à un même niveau de connaissance sur chacune des variantes.

Le lancement de l'étude de cette nouvelle variante ne présage en aucun cas du choix final qui sera réalisé, il a pour objectif d'apporter des éléments de comparaisons détaillés entre les variantes à l'étude sur les fuseaux F4, F5 et F10 qui pourront être présentées lors d'une prochaine concertation prévue en 2022.

Le planning à venir comporte les étapes suivantes :

- la poursuite des études et la comparaison des variantes ;
- une ou plusieurs réunions du comité sectoriel courant 2021 et début 2022 pour présenter l'analyse multicritère des variantes une fois les études réalisées et permettre le choix des sous-variantes préférentielles ;
- une concertation afin de choisir la variante retenue parmi celles qui seront présentées ;
- la poursuite des études sur la variante retenue et la préparation du dossier d'enquête publique en 2022.