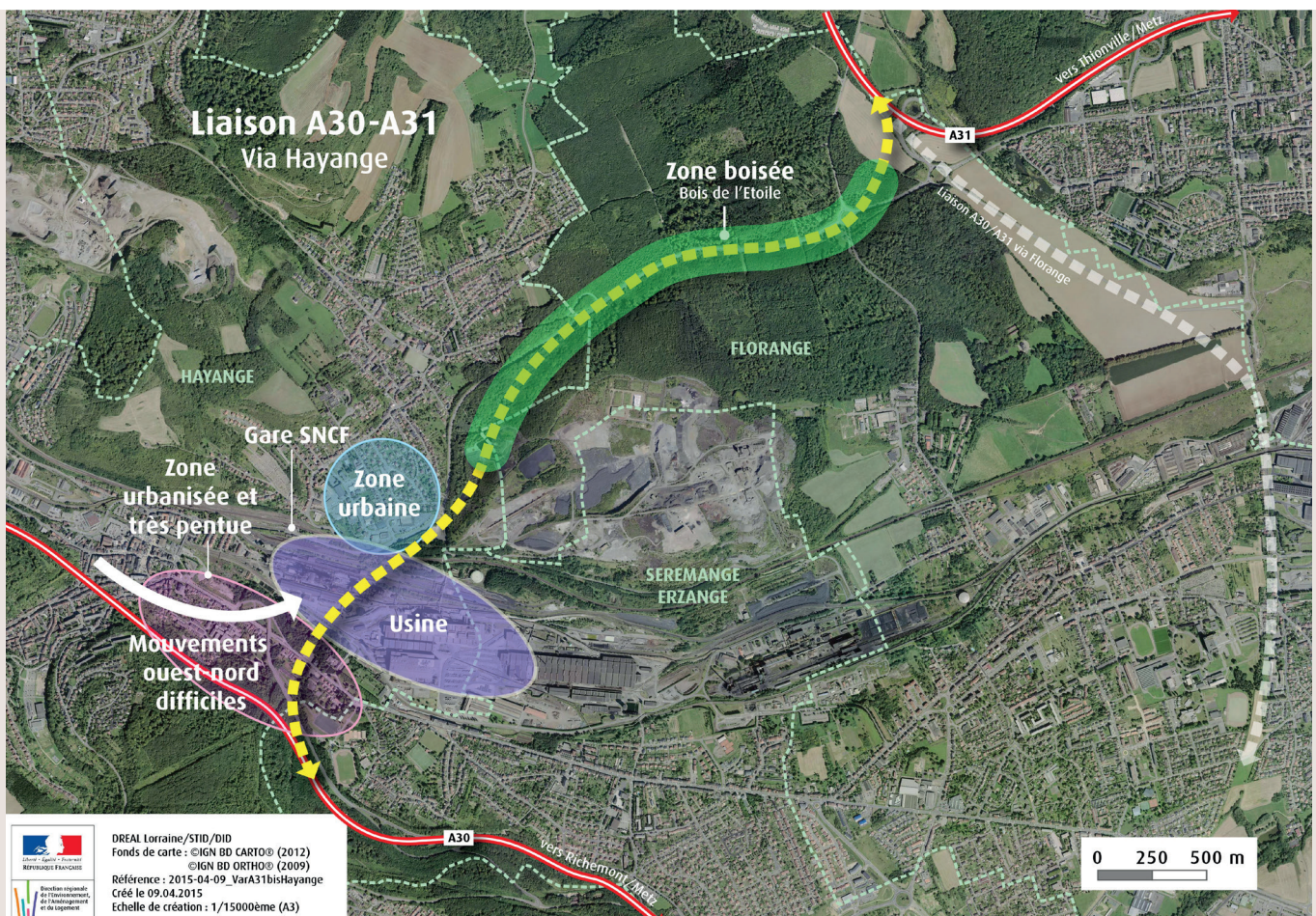


ALTERNATIVE DE PASSAGE PROPOSÉE PAR LA COMMUNE DE FLORANGE POUR LA LIAISON A30-A31NORD

RECENSEMENT SOMMAIRE DES ENJEUX ET CONTRAINTES DE L'ALTERNATIVE DE PASSAGE PROPOSÉE PAR LA COMMUNE DE FLORANGE POUR LA LIAISON A30-A31NORD PASSANT PAR HAYANGE-FLORANGE EN LIEU ET PLACE DE L'EMPLACEMENT RÉSERVÉ SUR LA COMMUNE DE FLORANGE.

La proposition d'option de passage alternative prévoit l'élargissement de l'A30 à 2x3 voies de l'échangeur de Richemont jusqu'à l'échangeur de Hayange, puis la traversée de la vallée de la Fensch pour ensuite longer la RD13 jusqu'à l'A31 au niveau de l'échangeur de l'Étoile. Cette option de passage est schématisée ci-dessous :



CONTRAINTES TECHNIQUES/GÉOMÉTRIQUES

La mise à 2x3 voies de l'A30 s'accompagne des contraintes inhérentes à un élargissement par l'extérieur d'une infrastructure à 2x2 voies qui sont essentiellement des difficultés liées à la reconstruction et/ou l'élargissement des ouvrages existants. Dans cette variante, l'élargissement de l'A30 devra se poursuivre sur environ 5 km supplémentaires par rapport la variante par Florange, trois échangeurs seront alors à reprendre.

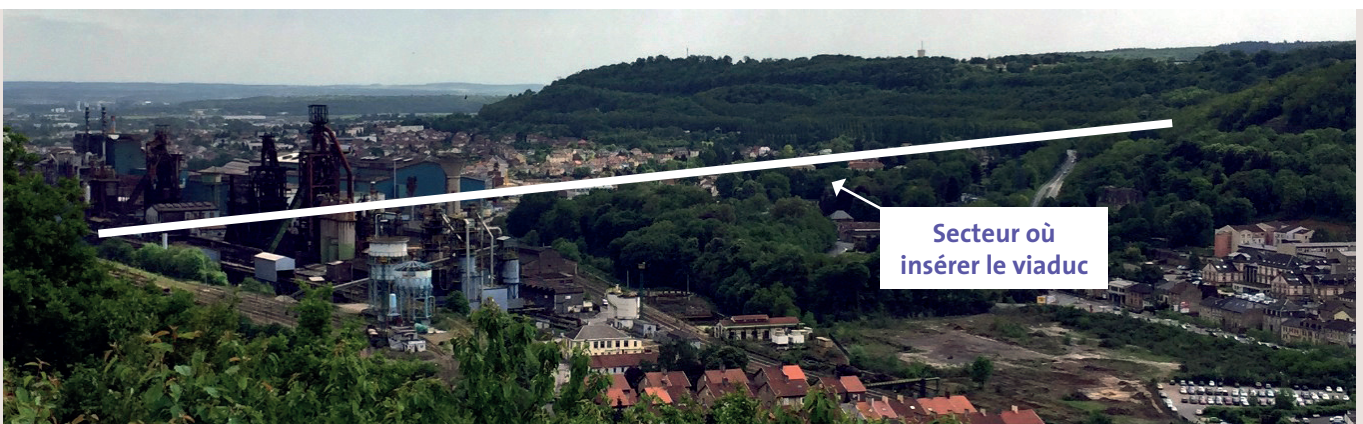
La création d'un nœud autoroutier au droit de l'échangeur permettant la desserte d'Hayange Centre nécessite de prendre en considération des contraintes topographiques importantes au sud et une urbanisation dense au nord. Dès lors les emprises disponibles pour insérer un nœud autoroutier complet permettant le maintien de la desserte locale sont insuffisantes. En effet, les mouvements de l'A30 depuis l'ouest vers le nord, aujourd'hui inexistantes devront être permis par ce nouveau nœud autoroutier qui s'inscrit dans un relief marqué dans une zone fortement urbanisée. La desserte locale pourrait alors être reportée sur les échangeurs précédent et suivant, accroissant le trafic sur la voirie urbaine locale.



Zone dans laquelle
insérer le mouvement
A30 ouest vers le nord

Après un passage à flanc de coteau, la variante autoroutière proposée devra disposer d'un viaduc de grande longueur pour enjamber la vallée de la Fensch.

Ce viaduc aura pour contrainte le passage au-dessus de l'usine représentée sur la photo ci-dessous.



Secteur où
insérer le viaduc

Les difficultés relatives à la réalisation de ce viaduc sont nombreuses, en particulier l'implantation des piles dans une vallée fortement urbanisée avec des nuisances importantes pour les riverains : les nuisances sonores d'ouvrages en hauteur peuvent être plus difficilement atténuables que celles imputables à des infrastructures en déblais. Les impacts d'un tel viaduc sur le paysage sont considérables avec des covisibilités sur l'ensemble de la vallée.

Le tracé enjambrerait ensuite la voie ferrée, juxterait des habitations de Hayange au niveau de la Cité de Tivoli, puis traverserait la forêt domaniale de Florange le long de la RD13.

La connexion à l'A31 au niveau de l'échangeur de l'Étoile nécessiterait alors la création d'un nœud autoroutier ayant pour double fonction la répartition des flux autoroutiers et la desserte locale de la RD653, notamment jusqu'à l'Europort d'Illange.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les incidences sur l'environnement humain et naturel se concentrent sur les principaux enjeux suivants :

- >> les effets sur le paysage considérables du fait de la traversée de la vallée totalement urbanisée par un viaduc de grande longueur ;
- >> les nuisances induites par l'infrastructure à proximité de zones habitées ;
- >> la traversée de la forêt domaniale de Florange ;
- >> au titre des monuments inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, le viaduc impactera la Chapelle de Wendel et le colombier, les grilles d'entrée et le bureau central du Château de Wendel.

LES EFFETS SUR LES TRAFICS

Les prévisions de trafic sur la variante de la liaison A30 – A31 passant par Hayange sont comprises entre 40 000 et 59 000 véhicules/jour selon le scénario de concession et l'hypothèse de croissance des déplacements, soit environ 8 000 véhicules/jour en moins que pour la variante passant par Florange.

Il en résulte une baisse de trafic sur l'A31 en traversée de Thionville légèrement moins élevée, mais restant néanmoins très significative puisqu'elles seraient de -21 000 à -27 000 véhicules/jour pour l'option de passage par Hayange et de -25 000 à -29 000 véhicules/jour pour celle passant par Florange, en tenant compte de l'interdiction de transit PL dans la traversée de Thionville dans les deux cas.

A contrario, les routes départementales bénéficient nettement moins du projet A31Bis dans cette variante, et notamment la RD 653 en traversée de Florange, qui voit sa charge de trafic augmenter de 2 500 véhicules/jour dans cette variante par rapport à celle passant par l'emplacement réservé de la commune de Florange.

La RD13 reliant Hayange à l'A31 au niveau de l'échangeur de l'Étoile conserve quant à elle un trafic important de 23 000 à 25 000 véhicules/jour quelle que soit l'option de passage considérée.