

AUTOROUTE A43

RÉAMÉNAGEMENT DU NŒUD AUTOROUTIER DE CHAMBÉRY (A43 / A41 / VRU)

Document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération

prévu par l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « L'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique. »

À cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer.

1. Présentation du projet

Le projet a pour objectifs :

- Améliorer la fluidité du trafic,
- Renforcer la sécurité du point d'échange,
- Maintenir une offre de covoiturage attractive,
- Optimiser l'intégration environnementale de l'infrastructure.



PREFECTURE DE LA SAVOIE

Vu pour être annexé
à l'arrêté Préfectoral
du 22 FEV. 2019
Le PREFET,

Le Préfet,

Louis LAUGIER

Les principes retenus par AREA pour améliorer significativement la situation sont les suivants :

- Séparer les flux de circulation depuis Chambéry en relation avec Annecy et Lyon afin de :
 - Décharger l'infrastructure existante d'une partie du trafic qu'elle supporte pour diminuer son accidentologie et améliorer la fluidité du trafic ;
 - Réduire les divergences / convergences à proximité de la gare de péage ;
 - Diminuer la vulnérabilité du système d'échanges en particulier les conséquences d'un accident sur l'agglomération chambérienne ;
- Modifier les caractéristiques techniques des bretelles pour en améliorer la sécurité ;
- Moderniser l'infrastructure et le fonctionnement de la gare de péage de Chambéry Nord, notamment en réaménageant la plateforme de péage, en supprimant le parking central et en créant une aire de covoiturage en latéral.

Les aménagements envisagés sont :

- La création d'une nouvelle bretelle VRU sud (Chambéry) vers A41 Annecy comprenant une nouvelle gare de péage ;
- La réalisation d'un entrecroisement entre les mouvements VRU sud (Chambéry) vers A41 Annecy d'une part et péage vers VRU Nord (Aix-les-Bains) d'autre part ainsi que la modification de la bretelle péage vers VRU nord (Aix les Bains (bretelle 13.8) ;
- Le déplacement de l'insertion sur la VRU depuis le giratoire de La Motte-Servolex avec la création d'un passage inférieur de type « saut de mouton » sous la nouvelle bretelle vers A41 Annecy et le décalage de l'accès à la ZA des Landiers Nord tout en maintenant la contre-allée existante ;
- Le réaménagement de la plateforme de péage existante avec notamment la suppression de l'îlot central et la création d'un parking de covoiturage en latéral ;
- Le remplacement de l'ouvrage actuel à 2 voies de franchissement de la Leysse dans le sens VRU vers péage par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies permettant d'accueillir les 2 voies en provenance de la VRU sud Chambéry et la voie en provenance de la VRU nord (Aix-les-Bains). La création de ce nouvel ouvrage est accompagnée de la rectification de la géométrie de la bretelle VRU nord Aix les Bains vers péage ;
- Le remplacement de l'ouvrage actuel à 2 voies de franchissement de la Leysse dans le sens péage vers VRU par un nouvel ouvrage d'art à 3 voies permettant une affectation directe des voies de direction : une voie vers VRU nord (Aix-les-Bains) et deux voies vers VRU sud (Chambéry) ;
- La rectification de la géométrie de la bretelle VRU sud (Chambéry) vers péage (bretelle 13.10) avec la création d'une quatrième voie sur la VRU ;
- La modification de l'insertion de la bretelle péage vers Lyon sur A43 par l'allongement de la partie à deux voies en direction de Lyon.

Enfin, afin de ne pas pénaliser les mouvements VRU nord vers Annecy (en les obligeant à aller faire demi-tour au double giratoire de la Motte Servolex), le mouvement existant péage vers A41 Annecy est maintenu.

2. Caractère d'utilité publique

Le nœud autoroutier de Chambéry a été conçu et construit autour d'un seul point d'échange, ayant pour effet de concentrer les flux routiers et autoroutiers.

Ce point d'échange avait initialement vocation à être uniquement un diffuseur desservant Chambéry Nord, déconnecté du contournement autoroutier de Chambéry qui n'a pas été réalisé et qui a été définitivement abandonné en mai 2014.

Il a donc été conçu comme un diffuseur classique devant supporter un faible trafic, alors qu'il est devenu un nœud autoroutier supportant un trafic d'échange élevé.

La configuration du nœud de Chambéry présente ainsi un ensemble de contraintes géométriques se traduisant par des conditions de sécurité et de fluidité dégradées, compte-tenu des niveaux de trafic élevés tant quotidiens, que saisonniers, qu'il supporte.

La combinaison des deux facteurs – caractéristiques géométriques insuffisantes et trafics élevés – est à l'origine de dysfonctionnements réguliers, dont les conséquences, congestions et/ou accidents, peuvent s'étendre à toute la traversée de Chambéry, le nœud autoroutier assurant avec la VRU, la continuité autoroutière dans l'agglomération.

La gare de péage de Chambéry supporte actuellement un trafic journalier moyen d'environ 50 000 véhicules par jour, avec des pointes à près de 90 000 lors des week-ends d'hiver.

En semaine, les trafics sont marqués par un niveau élevé aux heures de pointe du matin et du soir, et par conséquent, des réserves de capacité de plusieurs bretelles du nœud autoroutier de Chambéry sont épuisées, notamment aux périodes de pointe.

Le trafic saisonnier, correspondant aux trajets vers/ depuis les stations de sports d'hiver et marqué par des flux élevés le samedi et fortement polarisés vers Lyon.

Sans aménagement, une augmentation uniquement modérée du trafic autoroutier contribuera à l'aggravation progressive de l'accidentologie et à une saturation des bretelles existantes.

Le bilan de la concertation publique menée au titre de l'article L300-2 en juin 2014 et les différents échanges avec les collectivités et les services de l'État jusqu'à l'été 2016 ont permis de faire évoluer le projet qui permettra de répondre aux objectifs suivants :

- Résorber les différents points noirs accidentogènes identifiés dans ce diagnostic (renforcement de la sécurité) ;
- Assurer l'adéquation entre les caractéristiques du nœud et les niveaux de trafic actuels et attendus à moyen et long terme (amélioration de la fluidité du trafic) ;
- Maintenir l'offre de covoiturage ;
- Assurer l'intégration environnementale du projet (amélioration de l'assainissement et du traitement des pollutions, intégration urbaine et paysagère, ...).

Au regard de ces objectifs, ce projet revêt indéniablement un caractère d'utilité publique.

3. Prise en considération de l'évaluation environnementale et de l'avis de l'Autorité Environnementale

L'Autorité Environnementale représentée par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a émis un avis sur l'évaluation environnementale en date du 16 mai 2018. Cet avis a fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage, jointe au dossier soumis à l'enquête publique.

4. Prise en considération de l'enquête publique

Le projet a fait l'objet d'une enquête publique portant à la fois sur l'utilité publique, sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Chambéry et de la Motte-Servolex, sur le classement de voirie dans le réseau autoroutier et sur le parcellaire. Elle s'est déroulée du 27 juin 2018 au 10 août 2018.

Au terme de cette enquête et des convictions qu'elle s'est forgée, la commission d'enquête estime :

- que le projet présente plus d'avantages que d'inconvénient ;

- qu'en particulier les améliorations pouvant être attendues sur le plan de la sécurité des usagers, en matière de fluidité du trafic avec ses conséquences sur la qualité de l'air, sur le plan environnemental avec peu d'impact dans un contexte déjà très dégradé et une importante amélioration du traitement de l'écoulement des eaux, prennent le dessus sur les lacunes en matière de covoiturage tel qu'envisagé par le maître d'ouvrage du projet ;
- que les atteintes à la propriété privées, le coût financier de réalisation du projet et les inconvénients d'ordre environnemental qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il présente ;
- que son utilité publique est avérée.

Elle a émis en conséquence, le 09 septembre 2018, un avis favorable à une déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry, emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Chambéry et La Motte-Servolex et classement dans le domaine autoroutier de la nouvelle bretelle VRU sud vers A41.

Cet avis est assorti de la réserve suivante :

« AVIS FAVORABLE sous RESERVE, d'un engagement contractuel ferme du Maître d'Ouvrage (AREA) et des collectivités territoriales très directement concernées (Communes, groupements de Communes et Département) portant sur la localisation, le financement et les modalités de mise en œuvre des 2 zones de covoiturage (Villarcher et le long de la VRU plus au sud). Celles-ci, complémentaires à l'aire prévue sur la plateforme de péage, visant à pallier les insuffisances de celle-ci et participant à une réelle amélioration de la situation actuelle, doivent s'envisager dans le cadre du présent projet, simultanément au parking de la gare de péage »

Concernant l'enquête parcellaire associée à l'enquête préalable à la DUP, au terme de cette enquête et des convictions qu'elle s'est forgée, la commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE sans RESERVE à la déclaration de cessibilité des parcelles nécessaires à la réalisation du projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry sur les communes de Chambéry, La Motte-Servolex et Voglans, pouvant conduire, à défaut d'accord amiable, à une cessibilité parcellaire par voie d'expropriation.

Ainsi, considérant :

- L'approbation de l'aménagement par Décision Ministérielle en date du 13 décembre 2017 ;
- Le déroulement dans le respect de la législation en vigueur de l'enquête publique du 27 juin 2018 au 10 août 2018 ;
- Les avis favorables de la commission d'enquête ;
- La prise en compte par le maître d'ouvrage de la réserve de la commission d'enquête, par la signature d'une convention d'engagement entre le Maître d'Ouvrage (AREA) et le Grand Chambéry portant sur la localisation, le financement et les modalités de mise en œuvre des 2 zones de covoiturage à Villarcher et à la Cassine ;

le projet peut être déclaré d'utilité publique.