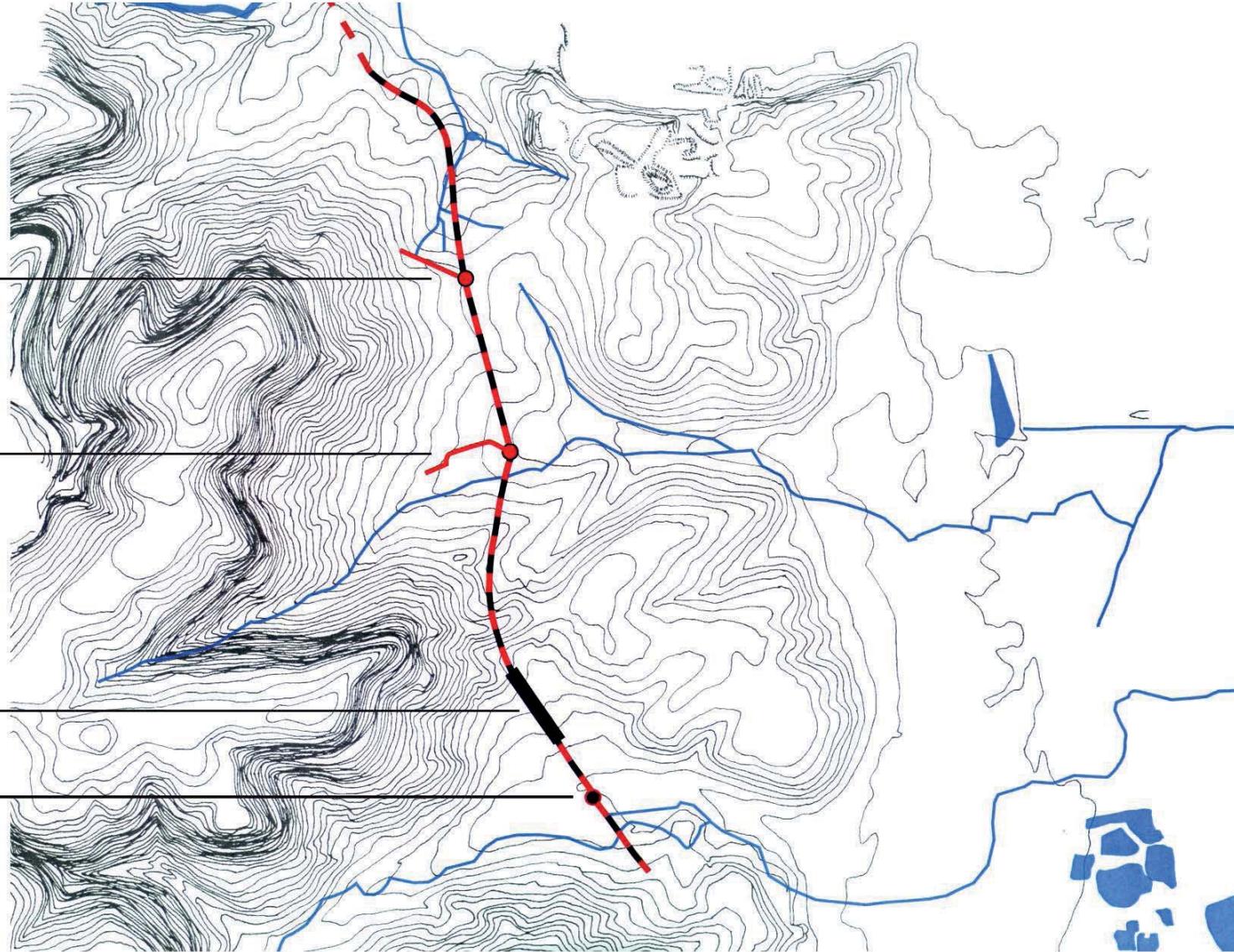


VOIE RAPIDE 52-TRANCHEE COUVERTE MARANGE-SILVANGE

MOSSELLE

Insertion urbaine et paysagère de la voie nouvelle, des aménagements de la tranchée couverte, des ouvrages d'art, des écrans anti-bruits et aménagements paysagers pour relier Marange et Silvange

Lieu	Marange-Silvange (57)
Maîtrise d'ouvrage	D.R.E.A.L de Alsace - Champagne-Ardennes - Lorraine
Equipe	L'Anton & Associés, paysagistes-urbanistes et architectes ouvrages d'art (mandataire) / DBW, architectes / D.R.E.A.L Grand Est, maître d'oeuvre général
Mission	Étude d'insertion urbaine et paysagère, maîtrise d'oeuvre des aménagements paysagers et urbains de la tranchée couverte mission témoin avec A.V.P complet et autres phases partielles (PRO à A.O.R), définition et suivi architectural des ouvrages d'art et tranchée couverte. Suivi Travaux génie-civil et aménagements
Cout des travaux	60 M€ H.T, dont tranchée couverte 20 M€
Superficie	6,5 km x 50 m, tranchée couverte 400 ml
Dates	études 2001-2016, travaux 2017-2020





La VR 52 (voie rapide) doit à terme permettre la déviation de l'actuelle RN52 traversant les centre-villes de Rombas et de Marange-Silvange et relie la vallée de l'Orne à l'Autoroute A4. Cet itinéraire s'insinue au coeur d'un secteur agricole, entre les coteaux mosellans, et les derniers contreforts boisés dominant la vallée de la Moselle. Plusieurs tracés ont été explorés, et le tracé le plus intéressant a été développé afin d'être proposé à la concertation publique. C'est à ce stade (avant la DUP), que la DDE, Maître d'Ouvrage et Maître d'Oeuvre nous a confié une mission allant de la définition de l'insertion de la voie dans son territoire jusqu'à l'échéance des travaux.

Le projet définit deux problématiques distinctes : la section courante d'une part, et la traversée de Marange-Silvange en tranchée couverte d'autre part. Nous traitons ici de la tranchée couverte.

Une des contreparties du tracé retenu consiste à intégrer la voie nouvelle dans la traversée de Marange-Silvange. Ce passage se fait sur l'emplacement de l'ancienne RN, mais en tranchée couverte (avec couverture lourde) sur une longueur de 400m.

Le coût très élevé de cette solution a entraîné la ville et la DDE à envisager des aménagements minimums sur la tranchée. Nous avons proposé un exercice qui consistait à imaginer supprimer les habitations les plus proches de cette tranchée, et ce pour la valeur totale de la couverture (soit environ 125 maisons pour le coût de la couverture : 15ME). Il s'avérait dès lors que la couverture n'était plus nécessaire puisqu'il n'y avait plus de riverains pour subir les nuisances de la voie nouvelle. Le choix n'était donc pas de supprimer une communauté de vie, mais bien de profiter de la création de la tranchée couverte pour conforter cette collectivité. Dès lors un travail itératif de programmation des équipements à insérer sur la tranchée couverte devait être initié avec la ville et les riverains.

Marange-Silvange est une ville constituée de deux anciens bourgs situés de part et d'autre de la voie nouvelle, et son pôle commercial s'est installé à cet endroit (le long de l'ancienne RN). Le projet propose de renforcer la continuité commerciale. Le caractère central de l'aménagement (entre Marange et Silvange et donc au cœur de la commune) va nécessiter une intervention de qualité: une place, un pôle commercial renforcé, un parc. La contrepartie de cette démarche a été de montrer que les deux extrémités de la tranchée couverte ne pouvaient pas porter de programme, et que leur aménagement en couverture légère (moins chères que la couverture lourde) pouvait être envisagé. Les deux têtes de tranchée ont dès lors été traitées comme de véritables ouvrages architecturés. Au global, l'ensemble de l'opération coûtera moins cher qu'envisagé au début.

