



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de  
l'environnement

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734\*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

## Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

12/07/2023

Dossier complet le :

12/07/2023

N° d'enregistrement :

F-044-23-C-0153

### 1. Intitulé du projet

RN52 Section A4/Vitry-sur-Orne - Phase 3

Réalisation d'une déviation de route à grande circulation entre le giratoire Sud de Rombas et l'échangeur avec la RD47, sur la commune de Rombas (1,7 km).

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Dréal Grand Est

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Laure PERRIN, Service Transports, Cheffe du Pôle Maîtrise d'Ouvrage Routière

RCS / SIRET

1 3 0 0 1 0 2 5 9 0 0 0 2 1

Forme juridique

Administration publique

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
- 6.a	- 6a : Construction d'une route d'une longueur 1,7 km, vitesse limitée à 90 km/h.
- 47.a	- 47a : Défrichement d'une surface totale de 2,5 ha.
- IOTA R214-1 CE	- 2.1.5.0 (rejet eaux pluviales) : surface totale impluvium = 6,3 ha. - 3.1.2.0 (modification cours d'eau) : Un linéaire de 90 m. - 3.1.3.0 (modification luminosité cours d'eau) : linéaire de 40 m. - 3.3.1.0 (imperméabilisation/zones humides) : 0,2 ha (à confirmer par l'inventaire à réaliser)

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Réalisation d'une infrastructure neuve à 2x2 voies, d'une longueur de 1,7 km, entre le giratoire Sud de Rombas et le diffuseur avec la RD47, comprenant un ouvrage de franchissement hydraulique, deux ouvrages de rétablissement de continuités routières (passages inférieurs) et deux bassins de traitement des eaux pluviales.

Démolition du délaissé routier de l'actuelle RN52 sur la commune de Rombas, entre le giratoire Nord et le raccordement de la section neuve sur la RN52 existante, représentant une surface de 10 000m<sup>2</sup>.

## **4.2 Objectifs du projet**

La réalisation de la 3ème phase de la RN52 permet un report optimal du trafic de l'actuelle RN52 en dehors des zones habitées, tout en améliorant la sécurité par la réduction des conflits potentiels entre poids lourds et les autres catégories d'usagers.

La réalisation complète de la RN52 comme déviation de route à grande circulation permet d'améliorer la desserte interurbaine des vallées avec les agglomérations messine et thionilloise.

## **4.3 Décrivez sommairement le projet**

### **4.3.1 dans sa phase travaux**

La section courante de RN52 sera réalisée sur des terrain acquis par l'Etat par voie d'expropriation sous DUP.

La durée des travaux relatifs à la création des nouvelles infrastructures est estimée à 2,5 ans.

Dans la partie Nord du projet, les travaux de raccordement de la nouvelle section de RN52 à la RN existante ont une durée estimée à 3 mois. Pendant ce temps, les usagers emprunteront soit les RD47 et RD112f pour le transit, soit les voiries communales de Rombas pour le trafic de proximité.

Après mise en service de la déviation, le délaissé de la RN52 au Nord de Rombas sera démoli et revégétalisé. Ces travaux ont une durée estimée à 3 mois.

### **4.3.2 dans sa phase d'exploitation**

La réalisation de cette dernière section routière permettra de finaliser la déviation des agglomérations de la vallée de l'Orne, amorcé dans une première phase avec une section située entre l'A4 et le giratoire de Jailly (commune de Marange-Silvange) et prolongée dans une 2ème phase avec la section située entre le giratoire de Jailly et le giratoire Sud de Rombas (mise en circulation en mai 2022).

La nouvelle infrastructure routière accueillera les trafics de transit en dehors des zones urbaines et pourra éventuellement servir d'itinéraire de délestage et/ou de substitution de l'A31.

Le volume de trafic attendu à l'horizon 2035 devrait être de l'ordre de 25000 véh/j dont plus de 5% de PL.

La nouvelle infrastructure sera exploitée par le Département de la Moselle (réseau routier national transféré dans le cadre de l'application de la loi 3DS).



#### 4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 2 octobre 2007, prorogé de 5 ans.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact en 2006 et d'un dossier des engagements de l'État en 2010, sur l'ensemble de la section A4/Vitry-sur-Orne.

Sous réserve de l'appréciation souveraine des services instructeurs, le projet est soumis à une procédure de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau.

Un inventaire faune/flore sera réalisé et dans le cas où des espèces concernées sont identifiées, une demande de dérogation relative à la destruction d'espèces animales protégées sera déposée.

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
- Superficie globale du projet : surface imperméabilisée	- 4,6 ha.
- Superficie globale du projet : surface totale (y compris talus)	- 7,3 ha.
- Longueur et ouverture de l'ouvrage hydraulique	- L = 40 m ; Ouvert. = 2 à 3 m.
- Longueur des passages inférieurs PI4 et PI5	- L = 30 m (hors murs en retour).
- Surface des 2 bassins de traitement EP	- non définie à ce jour.
- Longueur totale de remblais et hauteur maximale	- 2 x 1 100 ml ; h max = 5 m.
- Longueur totale de déblais et profondeur maximale	- 2 x 600 ml ; prof max = 5 m.
- Surface de chaussée démolie (délaissé)	- 1 ha

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Rombas 57120

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_"

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 49° 25' \_\_\_" Lat. 06° 10' \_\_\_"

Point d'arrivée :

Long. 49° 24' \_\_\_" Lat. 06° 11' \_\_\_"

Communes traversées :

Rombas (57)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui  Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Concernant les risques de mouvements de terre, le projet traverse des zones à aléas nuls ou faibles et très ponctuellement "aléa moyen" (= phénomènes avérés ou potentiels d'ampleur réduite).  Approuvé le 12 octobre 2020.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tous les matériaux extraits ne sont pas réutilisables et le volume de déblai est légèrement supérieur au volume de remblai (environ 25 000 m3 de matériaux devront être évacués du site).
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un complément doit être apporté pour compenser les déblais non réutilisables (15 000 m3) et un apport de matériaux est nécessaire à la réalisation de la couche de forme (50 000 m3). Ces matériaux pourront provenir d'une carrière existante située à proximité (une dizaine de km).
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Impact à quantifier.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet impacte environ 1 ha d'espace agricole.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet a pour but d'accueillir les trafics routiers (notamment la quasi-totalité du trafic poids-lourds) pour les sortir des zones urbaines (soit 25 000 véh/j à l'horizon 2035, dont plus de 5% de PL).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Oui, notamment pour les habitants de la Cité Leclerc. Toutefois, le projet ne génère pas de bruit supplémentaire, mais éloigne vers l'extérieur de la zone urbaine, les nuisances actuellement dues aux trafics de la rue de Metz (RN52 en traversée de Rombas).

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Très ponctuellement en phase chantier, pour le compactage des matériaux (les habitations les plus proches se trouvent à 40 m).</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Pollutions dues aux trafics, en phase exploitation, aux engins de chantier en phase travaux.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Eaux de ruissellement de plateforme, recueillies dans des bassins de traitement, avant d'être rejetées dans des ruisseaux existants.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il s'agit des matériaux de démolition de la structure du délaissé routier entre le giratoire Nord de Rombas et le raccordement avec la RN existante et des matériaux de déblais non réutilisés.</p>

<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un diagnostic d'archéologie préventif sera réalisé, en application de la réglementation DRAC.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Impact sur le golf d'Amnéville, avec changement de destination d'une surface de 3,2 ha.

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

- Mouvements de terre : le projet est globalement équilibré. Les besoins nécessaires à la construction de la chaussée proviendront d'une carrière située à proximité (une dizaine de kilomètres).
- Bruit : Des protections acoustiques (isolation de façades et écrans acoustiques) seront mis en place, notamment aux environs de la cité Leclerc.
- Vibrations : durant la phase chantier, les vibrations seront limitées aux seuils déterminés après une étude sur site.
- Rejets dans l'air : la diffusion des poussières en phase chantier sera limitée par un arrosage et/ou limitation de vitesse.
- Rejets liquides : les eaux de ruissellement et de pollution accidentelle seront recueillies dans des bassins de traitement.
- Production de déchets : les déchets seront soumis à un protocole "identification, valorisation, traitement".
- Faune et flore : un inventaire sera dressé afin de déterminer les éventuelles mesures à mettre en œuvre pour éviter les effets du projet sur la biodiversité.

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet se trouve en dehors de tout site ou espace à caractère environnemental notable, au sens réglementaire du terme. Il s'inscrit en périphérie de zone urbaine et ne coupe aucun corridor. Son incidence sur les boisements existant est faible.

Le projet impacte très peu le réseau hydraulique naturel existant, maintient voire améliore les écoulements naturels par la création d'ouvrages hydrauliques.

Le déplacement du trafic en dehors des zones urbaines permet d'améliorer la qualité de vie des habitants de Rombas, notamment en ce qui concerne la pollution, le bruit et la sécurité des usagers. Pour autant, les nuisances supprimées au centre ville ne seront pas entièrement reportées au niveau de la nouvelle section ; seules quelques habitations, situées à 40 m du projet, seront affectées par le bruit du trafic et bénéficieront de mesures de réduction (écrans phoniques).

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>



## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

### Objet

- Dossier DUP (juin 2006),
- Dossier des engagements de l'Etat (octobre 2010),
- Avant-Projet (juin 2021) : Rapport de présentation, Vue en plan, Profil en long, Profil en travers,
- Notice : Mesure de l'impact du projet sur les bassins versants (septembre 2022).

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à METZ

le, 6/07/2023

Signature

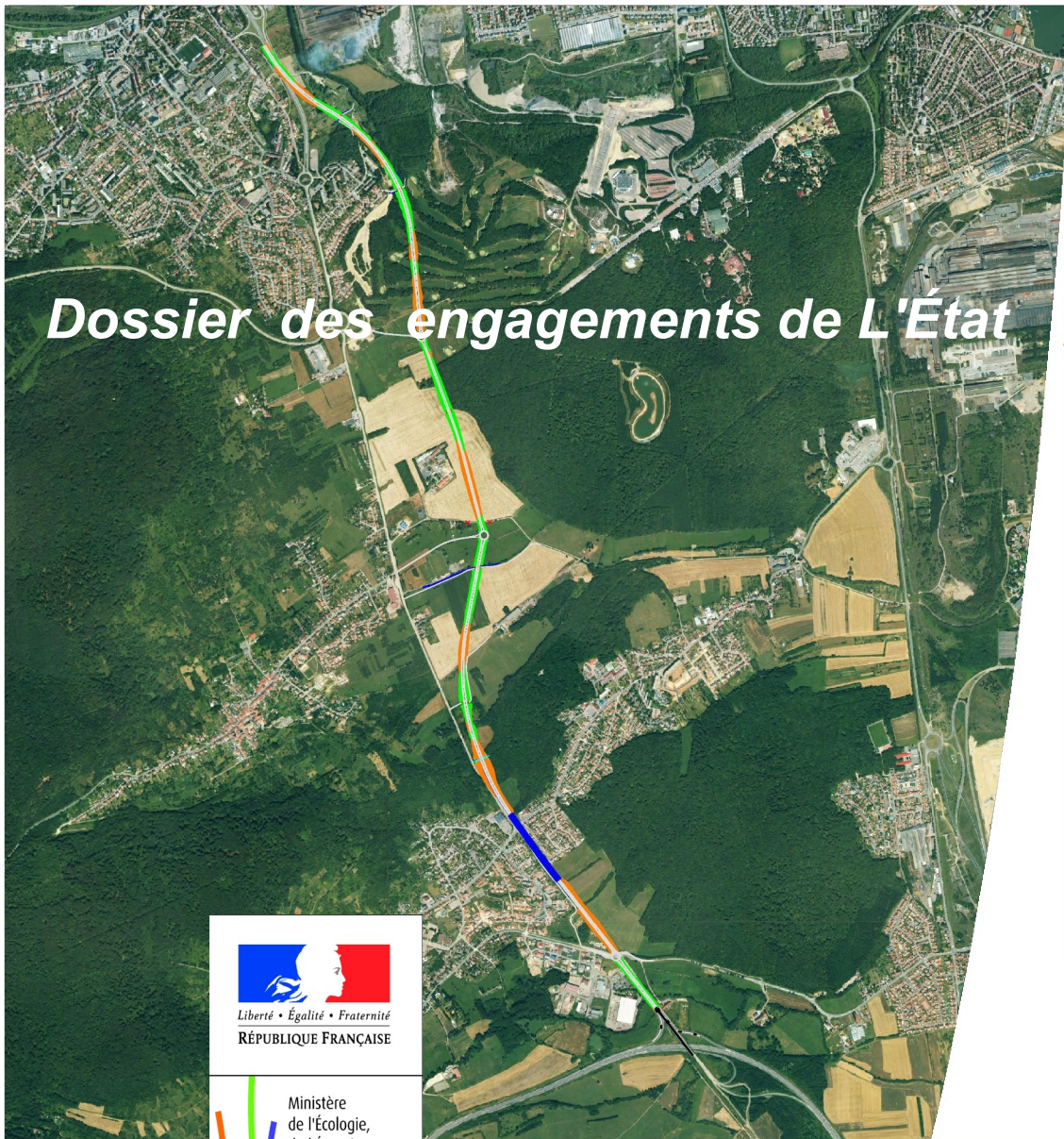
Laure  
PERRIN  
laure.perrin

Signature numérique  
de Laure PERRIN  
laure.perrin  
Date : 2023.07.06  
16:51:07 +02'00'

Direction  
Régionale  
de  
l'Environnement,  
de  
l'Aménagement  
et du Logement

Octobre 2010

# VR52 - A4 / Vitry sur Orne



## Dossier des engagements de L'État

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Écologie,  
de l'Énergie,  
du Développement  
durable  
et de la Mer

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement durable et de la Mer  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

[www-developpement-durable.gouv.fr](http://www-developpement-durable.gouv.fr)



# SOMMAIRE

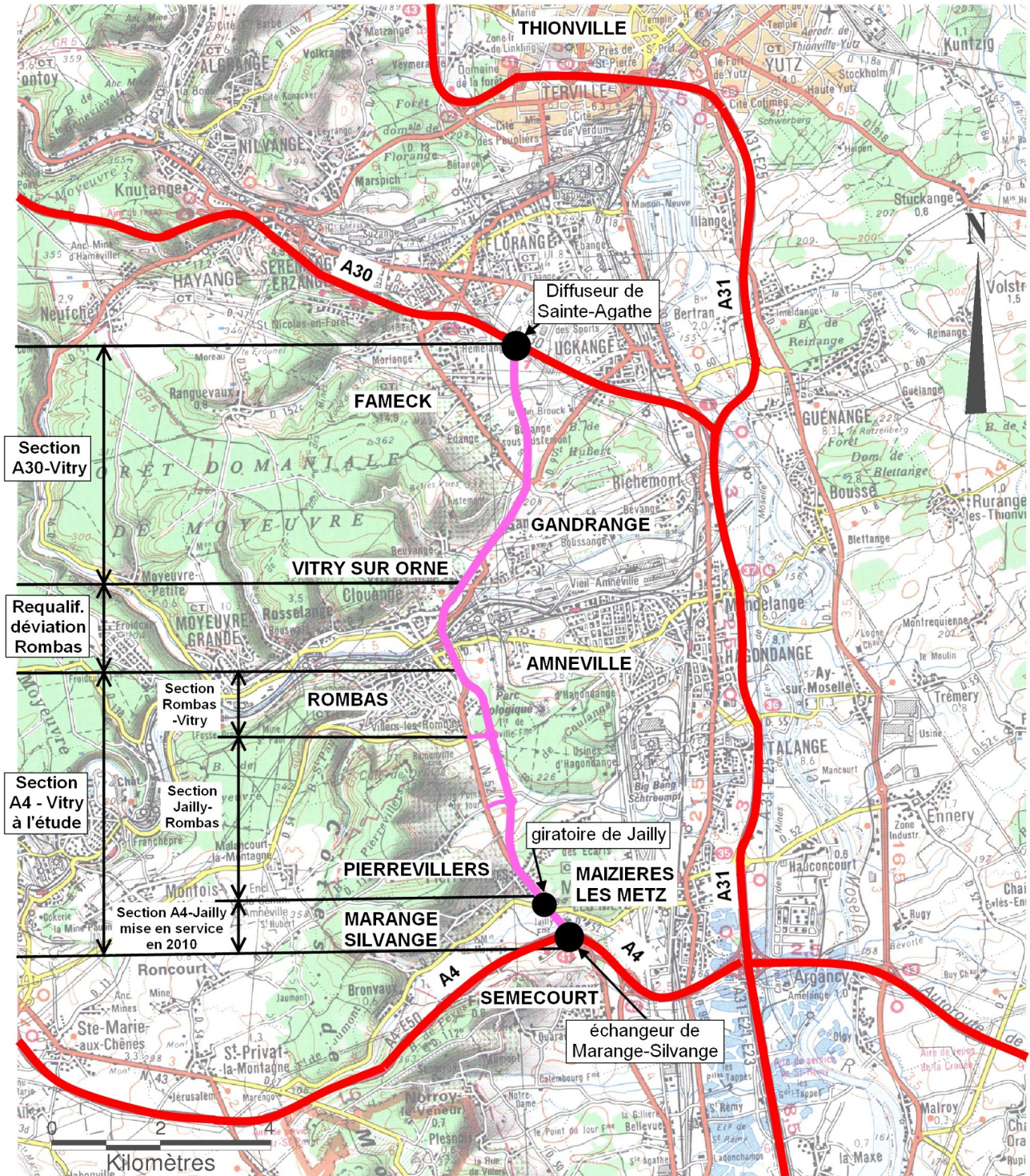
<b>1 - PRÉSENTATION SUCCINCTE DE L'OPÉRATION.....</b>	<b>4</b>
1.1 - PRÉSENTATION DU DOSSIER .....	5
1.2 - CADRE D'APPLICATION ET MOYENS DE CONTRÔLE .....	5
1.2.1 -Cadre d'application .....	5
1.2.2 -Moyens de contrôle .....	6
1.3 - PRÉSENTATION SUCCINCTE DE L'OPÉRATION .....	6
1.3.1 -Les objectifs du projet .....	6
1.3.2 -Plan de situation et localisation des échangeurs .....	9
<b>1.4 - LA PROCÉDURE D'UTILITÉ PUBLIQUE .....</b>	<b>11</b>
1.4.1 -Rappel des principales étapes de la vie du projet .....	11
1.4.2 -Les étapes de la procédure d'utilité publique .....	11
1.4.3 -Le bilan de la procédure d'utilité publique.....	11
1.4.3.a - Résultats de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.....	11
1.4.3.b - Modifications apportées au projet à l'issue de la procédure d'utilité publique.....	11
1.4.4 -Les étapes postérieures à la déclaration d'utilité publique .....	12
<b>2 - LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT .....</b>	<b>13</b>
2.1 - CADRE ET QUALITÉ DE VIE DE LA POPULATION .....	13
2.2 - BRUIT .....	21
2.3 - QUALITÉ DE L'AIR .....	24
2.4 - PATRIMOINE ET PAYSAGE .....	25
2.5 - PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU .....	26
2.6 - MILIEUX NATURELS .....	31
2.7 - RISQUES .....	32
2.8 - IMPACTS DU CHANTIER .....	33
2.9 - DÉPÔTS DE MATÉRIAUX .....	38
2.10 - POLITIQUE "1% PAYSAGE ET DÉVELOPPEMENT" .....	38
<b>3 - PRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT.....</b>	<b>40</b>
<b>4 - GLOSSAIRE.....</b>	<b>41</b>



# 1 - PRÉSENTATION SUCCINCTE DE L'OPÉRATION

Ce dossier présente les engagements pris par l'État en matière d'environnement à l'occasion de la déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral du projet routier de VR52 LIAISON A4 / VITRY SUR ORNE.

## Aménagement itinéraire A4 / A30



## **1.1 - PRÉSENTATION DU DOSSIER**

### **Ce dossier comporte :**

- une présentation succincte de l'infrastructure et de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique;
- les engagements de l'État présentés par thèmes récapitulant les mesures générales prises pour améliorer l'insertion de l'ouvrage dans l'environnement;
- une traduction cartographique des principaux points sensibles recensés ainsi que les objectifs à atteindre et/ou les mesures particulières retenues pour les traiter qui ont été arrêtées au stade de la déclaration d'utilité publique. Leur visualisation est présentée sous la forme de planches au 1/25 000ème.

### **Il reprend les engagements pris par l'État dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP), c'est-à-dire :**

- les mesures contenues dans le dossier de l'enquête préalable à la DUP, en particulier dans l'étude d'impact;
- les réponses apportées aux conclusions du commissaire enquêteur;
- les engagements pris lors de la concertation inter-services de l'État (réponses aux observations des administrations concernées).

## **1.2 - CADRE D'APPLICATION ET MOYENS DE CONTRÔLE**

### **1.2.1 - Cadre d'application**

La définition du projet détaillé d'aménagement de la nouvelle 2x2 voies et sa construction seront assurées par la DREAL Lorraine tandis que son exploitation et son entretien seront à la charge de la DIR Est.

Les mesures détaillées seront mises au point en concertation étroite avec les différents organismes, concessionnaires ou les différents services déconcentrés de l'État selon leur compétence.

Pendant la phase d'études détaillées et pendant les travaux, des concertations seront menées par la DREAL Lorraine avec les services déconcentrés de l'État, les élus, les organismes socio-économiques, les associations et les riverains concernés par le projet.

Les engagements pris par l'État et indiqués dans le présent document s'appliqueront à la DREAL Lorraine, maître d'ouvrage, jusqu'à la mise en service puis par la DIR Est, exploitant, après la mise en service.

La définition précise des mesures environnementales à mettre en œuvre, déterminée lors de l'élaboration du projet définitif, sera réalisée par la DREAL dans le respect de la réglementation en vigueur et après concertation avec les élus, les acteurs socio-économiques, les associations et les riverains.



### **1.2.2 - Moyens de contrôle**

Le dossier des engagements de l'État est l'aboutissement du processus de conception du projet et de la procédure de déclaration d'utilité publique.

Le maître d'ouvrage, DREAL Lorraine, en assure la diffusion auprès de la préfecture, au siège de la DDT et dans les mairies concernées par l'enquête, pour y être tenu à disposition du public.

La DREAL veillera au respect des engagements de l'État, tant au niveau des études de détail que des travaux.

A l'issue d'une période d'observation (entre trois et cinq ans après la mise en service) un contrôle de conformité et le bilan seront établis.

Ce bilan sera rendu public.

Le respect de certains engagements nécessite que soient menées avec succès certaines procédures administratives (autorisation au titre de la loi sur l'eau, du code forestier ou du code de l'urbanisme) et des occupations temporaires de terrains hors emprises.

Enfin, l'optimisation de l'intégration de cette infrastructure dans son environnement repose non seulement sur le respect des engagements figurant dans le présent dossier, mais aussi sur le souci de préservation de l'environnement que devront avoir les acteurs locaux dans la zone d'influence du projet, notamment dans le cadre d'une politique partenariale de «1% paysage et développement» et de l'aménagement foncier.

## **1.3 - PRÉSENTATION SUCCINCTE DE L'OPÉRATION**

### **1.3.1 - Les objectifs du projet**

La liaison A4 / A30 a été inscrite comme route nationale ordinaire au schéma directeur des routes nationales approuvé par décret du 1er avril 1992.

Les études préliminaires menées en 1992 ont conduit à la décision ministérielle du 3 février 1995 approuvant la liaison VR52 dite « avenue des vallées » entre les autoroutes A4 et A30.

La réalisation de ce projet poursuit plusieurs objectifs visant à assurer des fonctions complémentaires d'intérêt local, régional ou inter régional, conciliant l'attractivité du territoire, le développement économique et la cohésion régionale.

Ces objectifs d'aménagement et de développement s'accompagnent d'une nécessaire amélioration des services aux usagers et tiennent compte des enjeux environnementaux.

La VR52 contribuera à l'aménagement du territoire et à l'amélioration des communications internes des anciennes vallées sidérurgiques avec l'autoroute A31 et les agglomérations messines, thionvilloises et luxembourgeoises.

Cette route favorisera :

- le report du flot principal de circulation en dehors des agglomérations ;
- les déplacements domicile-travail en cohérence avec le développement urbain local ;
- le désenclavement des vallées sidérurgiques de l'Orne et de la Fensch ;
- le développement économique en facilitant le maintien et l'implantation d'activités génératrices d'emplois ;
- la constitution d'un maillage entre les différentes infrastructures du sillon mosellan que sont l'A31, l'A30 et l'A4, afin d'améliorer la desserte routière et de fluidifier le trafic routier;

S'agissant des enjeux environnementaux, la création et l'adaptation de cet axe prévoient la mise en œuvre de mesures importantes. Elles permettront de réduire, dans de nombreux domaines, les impacts actuels de la voie sur son environnement. Le recueil et le traitement - aujourd'hui déficient - des eaux de la plate-forme avant rejet dans le milieu naturel seront généralisés.

La transparence de la voie pour la faune sauvage sera améliorée grâce à la création de nouveaux passages pour la faune. Par ailleurs, les riverains bénéficieront de protections accrues contre les nuisances sonores.



# PLAN SYNOPTIQUE



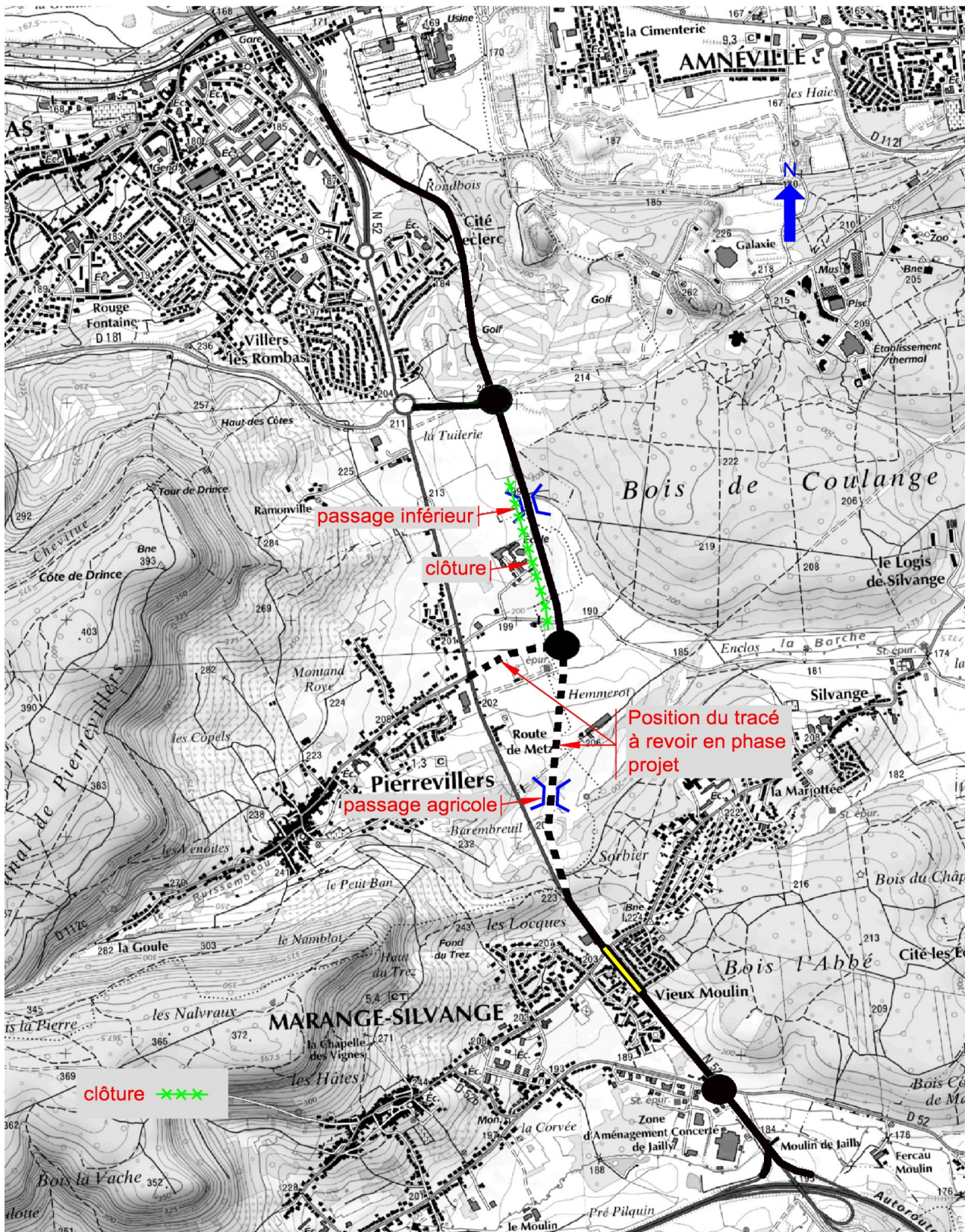
### **1.3.2 - Plan de situation et localisation des échangeurs**

Le projet s'étend sur 5,5 km et traverse les communes de Marange-Silvange, Pierrevillers et Rombas. (voir carte ci-contre)

A chaque extrémité du tracé, le projet se rattache à un échangeur dénivelé avec le RD47 au nord et avec l'autoroute A4 au sud. Entre ces deux points, la liaison avec le réseau local sera organisée à partir de deux barreaux en prolongement des RD 181 (côté Rombas) et 112c (côté Pierrevillers) se raccordant sur deux carrefours giratoires plans.



## Modifications actées après enquête



## 1.4 - LA PROCÉDURE D'UTILITÉ PUBLIQUE

### 1.4.1 - Rappel des principales étapes de la vie du projet

Dates	Étapes clés
<u>Février 1995</u>	Approbation de l'Étude Préliminaire de la VR52 "Avenue des Vallées", sur la section A30/A4 et commande des études d'Avant-projet Sommaire. Déclaration d'Utilité Publique du diffuseur de Sainte Agathe.
<u>Juin 2006</u>	Approbation de l'Avant-projet Sommaire de la VR52 entre A4 et Rombas.
<u>Octobre 2007</u>	Déclaration d'Utilité Publique de la section A4 /Vitry sur Orne.
<u>2009</u>	Inscription de la VR52 entre A4 et Rombas au Plan de Modernisation des itinéraires pour 60 M€.
<u>21 avril 2010</u>	Commande stratégique de la Direction des Infrastructures terrestres

### 1.4.2 - Les étapes de la procédure d'utilité publique

Préalablement à sa déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral, le projet a fait l'objet :

- d'une concertation inter-administrative, cette concertation a été menée jusqu'en septembre 2000; elle a permis le choix d'un tracé ayant conduit à la finalisation du projet soumis au public lors de l'enquête;
- d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

### 1.4.3 - Le bilan de la procédure d'utilité publique

#### 1.4.3.a - Résultats de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable à la réalisation du projet le 18 mai 2007. Son rapport est disponible auprès de la DREAL Lorraine. Les principales observations sont reprises ci-après, sur la carte ci-contre et sur la carte de synthèse.

#### 1.4.3.b - Modifications apportées au projet à l'issue de la procédure d'utilité publique

A l'issue d'une réunion de concertation qui s'est tenue à la chambre d'agriculture le 25 octobre 2006 en présence de l'exploitant agricole concerné par le projet, il a été convenu :

- de réserver un gabarit suffisant au passage des engins agricoles et d'en exclure l'usage de liaison piétonne
- de ripper au mieux le tracé au droit de la ferme vers l'ouest pour tendre vers une distance de 150m depuis le siège de la ferme et d'assurer des protections acoustiques à la source
- de revoir la position du barreau de Pierrevillers en fonction de la définition du projet d'aménagement de ZAC soutenu par la communauté de communes.

A la demande de l'association gérant le CAT de Pierrevillers, le maître d'ouvrage s'est engagé à la pose d'une clôture, à l'ouest du tracé, entre le giratoire et le passage inférieur nommé Y.



#### **1.4.4 - Les étapes postérieures à la déclaration d'utilité publique**

##### **Le projet**

La DREAL engagera sous sa propre responsabilité les études de détails nécessaires au calage précis du projet. La recherche du tracé définitif tiendra compte, dans toute la mesure du possible, des avis des collectivités territoriales dont le territoire est concerné et des observations formulées par le commissaire enquêteur et les services de l'État.

Les mesures concernant l'environnement seront mises en œuvre en concertation notamment avec les communes concernées, les collectivités gestionnaires des voies rétablies ou raccordées, et en tant que de besoin avec les riverains, les associations, les services déconcentrés de l'État en département et régionaux, les services départementaux de l'architecture et du patrimoine (SDAP) et l'office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA).

##### **L'enquête parcellaire**

La définition exacte du projet permettra de déterminer l'emprise précise de la voie. Des enquêtes parcellaires seront alors organisées à la demande de la DREAL par le préfet. Les terrains nécessaires à l'exécution des travaux, seront ainsi connus précisément, ce qui permettra aux intéressés (propriétaires ou exploitants) de faire valoir leurs droits.

##### **La procédure d'acquisition foncière**

Des accords amiables seront recherchés systématiquement en vue de la cession des parcelles nécessaires à l'exécution des travaux ; s'ils ne peuvent aboutir, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

##### **Les procédures complémentaires**

Dans le cadre des études de détail du projet à réaliser par la DREAL et son maître d'œuvre, d'autres procédures peuvent également être nécessaires, par exemple les demandes d'autorisation relative à la loi sur l'eau (code de l'environnement), au défrichement (code forestier), au dépôt de matériaux (code de l'urbanisme).

##### **Les bilans après mise en service**

Les bilans après mise en service s'intègrent dans une procédure contribuant à la prévention systématique des accidents sur les routes nouvelles ou nouvellement aménagées. Cette procédure s'intitule le contrôle de sécurité des projets routiers (C.S.P.R.). Le C.S.P.R. est instauré par la circulaire n°2001-30 du 18 mai 2001.

Les bilans de sécurité après mise en service sont constitués de deux éléments :

- les observations immédiates des conditions de circulation et de sécurité, pendant les six premiers mois. Ces observations permettent de prendre rapidement les mesures correctives nécessaires ;
- le bilan de sécurité, trois ans après mise en service. Ce bilan fait ressortir le gain de sécurité par rapport à la situation antérieure.

La période d'observation aura une durée de 6 mois et fera l'objet d'un rapport intermédiaire.

L'objectif du bilan est d'analyser et d'expliquer les écarts entre les prévisions du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, précisées au stade de l'avant-projet routier, et les observations réelles après la mise en service du projet.

Le bilan sera établi par la DIR Est (exploitant futur) qui organisera la collecte des informations.

## **2 - LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT**

### **2.1 - CADRE ET QUALITÉ DE VIE DE LA POPULATION**

#### ◆ Engagements de portée générale

Pendant les travaux, le maître d'ouvrage assurera une information régulière du public. Les chantiers seront interdits au public. Les divers accès seront clairement signalés, leurs abords seront maintenus propres pour assurer le confort et la sécurité des riverains.

Le public, et plus particulièrement les automobilistes, seront informés des modifications de circulation par les moyens habituels (panneaux, radios, journaux...).

La circulation des transports en commun sera maintenue.

Un plan des mesures prises pour la protection de l'environnement et dénommé plan d'assurance environnement (PAE) sera exigé des entreprises intervenantes.

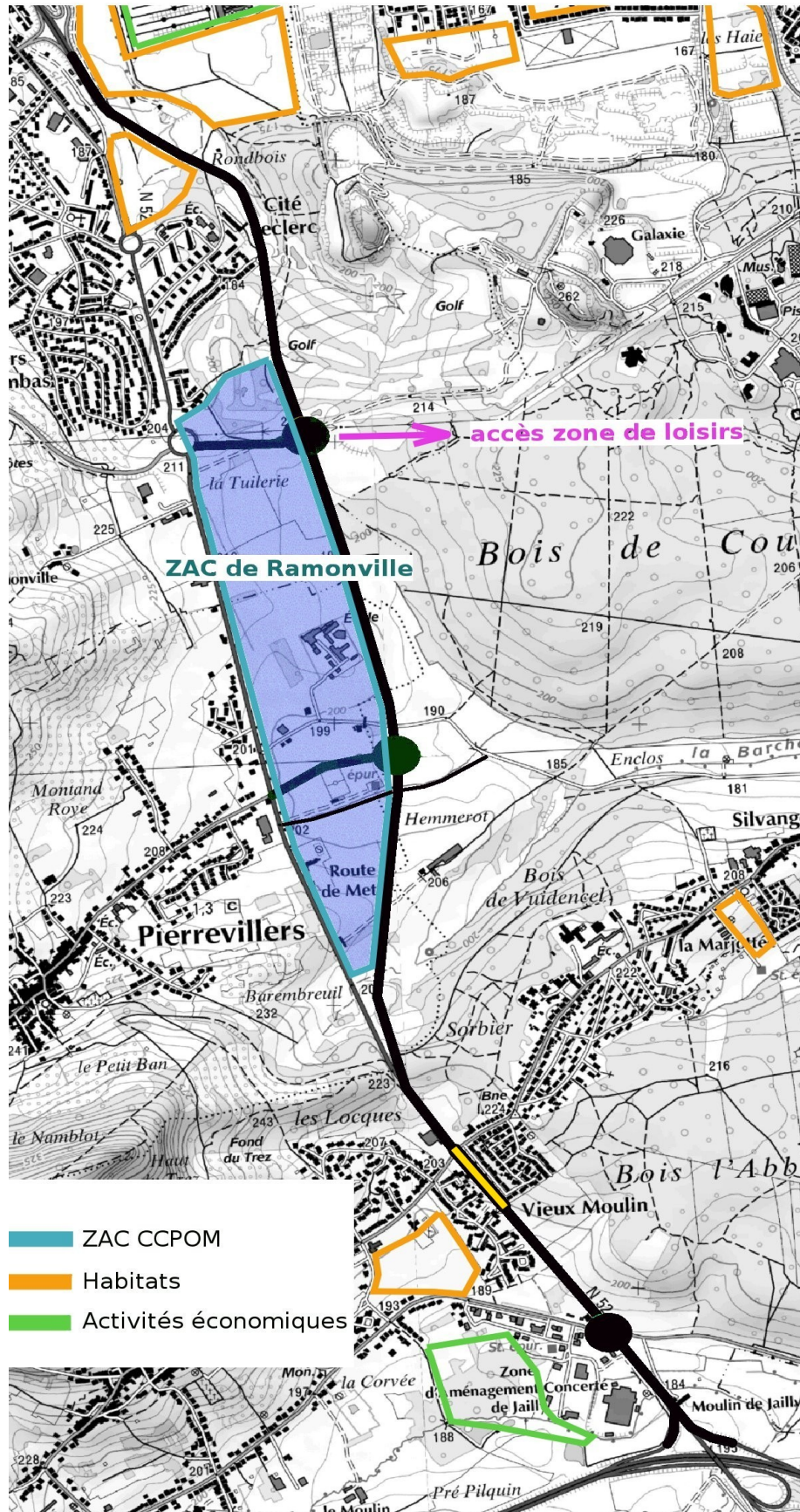
La pollution des eaux reste potentiellement cruciale. Ainsi, toutes les précautions usuelles seront prises pour éviter une pollution due aux chantiers; les opérations d'entretien des engins de chantier (vidanges, lavages ...) seront réalisées en considérant la sensibilité du site ; en particulier, proscription des rejets d'hydrocarbures et d'huiles de vidange (recueillis dans des bidons, si nécessaire, en vue d'un recyclage) ; stockage des carburants sur des aires étanches, engins de chantier respectant notamment les dispositions du décret n° 77-254 du 8 mars 1997 relatif au déversement des huiles et lubrifiants dans les eaux superficielles et souterraines. L'organisation des travaux prendra en compte l'obligation de récupération, de stockage et d'élimination des huiles de vidanges des engins de chantier.

Les sols décapés ainsi que les talus créés seront végétalisés.

Le maître d'ouvrage spécifiera, dans les pièces particulières des marchés, les "prestations de propreté" qu'il entend voir respecter notamment en faveur de la protection des eaux souterraines. Ces spécifications permettront d'avoir un risque de pollution des eaux pratiquement nul et donc des effets nuls sur la santé.

Ces précautions seront tout particulièrement respectées dans la traversée des secteurs sensibles du bois de Vuidencel, à proximité des zones humides et du franchissement de l'ensemble des cours d'eau.

## Projets d'aménagement des collectivités



◆ Engagements localisés : le bâti et l'urbanisme

La mise en comptabilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) avec la VR52 a été réalisée.

La construction des équipements nécessaires à son exploitation et à son insertion dans l'environnement sont ainsi rendus possibles par les documents d'urbanisme concernés.

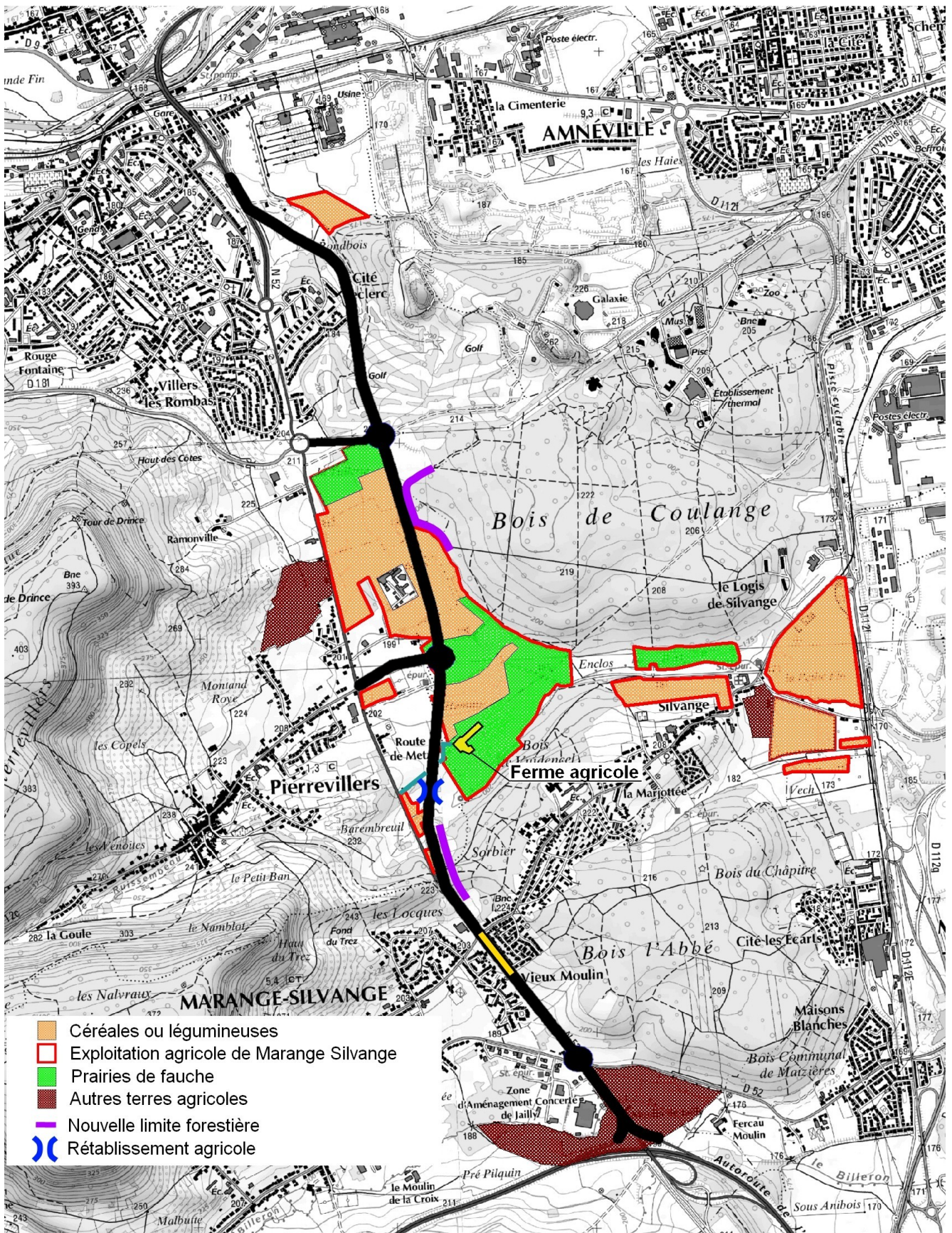
La DREAL Lorraine poursuivra les concertations avec l'ensemble des collectivités au regard de leurs projets évoqués en 2006 et de leurs évolutions.

◆ Engagements localisés : la propriété foncière

Les propriétaires de biens dont l'acquisition s'avèrera nécessaire pour la réalisation du projet, et qui seront mentionnés à l'enquête parcellaire, seront indemnisés dans le cadre des dispositions prévues par le code de l'expropriation. L'indemnisation résultera, selon les cas, d'un accord amiable, éventuellement au moyen d'un protocole établi avec les services fiscaux ou bien d'un montant déterminé par le juge des expropriations.



## Zones agricoles





#### ◆ Engagements localisés : l'agriculture

La desserte de parcelles attenantes au chantier risque d'être momentanément perturbée. Des mesures seront prises pour assurer le maintien des circulations agricoles et l'accès aux parcelles. Les circulations agricoles seront rétablies, au besoin par la réalisation de nouvelles sections de dessertes.

Lors de la définition des emprises foncières du projet, qui seront soumises préalablement à enquête parcellaire, un soin particulier sera apporté, en concertation avec les propriétaires et exploitants concernés, pour limiter les emprises sur les parcelles agricoles et éviter de créer des « lambeaux » de parcelles ou des délaissés difficilement exploitables ou peu accessibles.

Un protocole sera négocié avec la Chambre d'Agriculture afin d'obtenir un cadre contractuel aux indemnisations des préjudices subis, d'une part par les propriétaires fonciers de terrains à usage agricole, et d'autre part par les exploitants agricoles, lorsque l'acquisition des dits terrains est nécessaire à la réalisation du projet déclaré d'utilité publique. En cas de désaccord entre les parties, le montant de l'indemnité sera arrêté par le juge de l'expropriation.

La destruction de clôtures pour les besoins de chantier devra être limitée et surveillée afin d'éviter la divagation du bétail et les risques d'accidents.

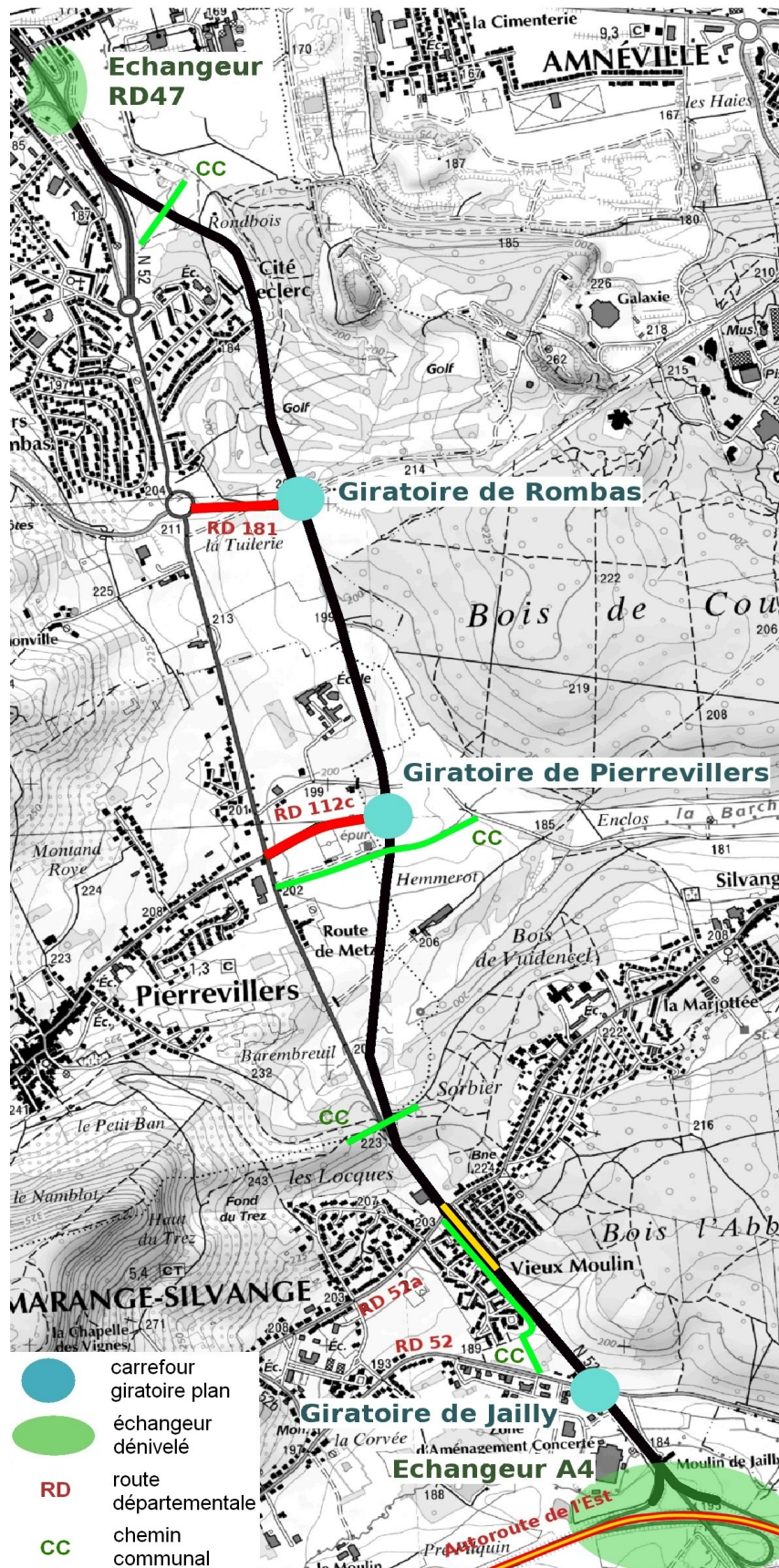
Le rétablissement des chemins agricoles vise à limiter les allongements de parcours et à désenclaver les parcelles. Le passage agricole spécifique sera plutôt destiné à rétablir les mouvements quotidiens nécessaires au fonctionnement de l'exploitation LEVAUX (tracteur, bétail...). Il respectera un gabarit minimal de 9m en largeur et 4,75m en hauteur.

#### ◆ Engagements localisés : la sylviculture

L'atténuation des impacts sur le milieu forestier sera fondée sur le respect des principes suivants :

- limitation des effets d'emprise et de coupure en implantant, autant que faire se peut, le tracé de telle sorte que la limite de l'emprise soit située à faible distance à l'extérieur de la lisière ;
- rétablissement des dessertes forestières nécessaires en concertation avec les acteurs concernés ;
- renforcement des nouvelles lisières forestières par des plantations, si l'intérêt sylvicole le justifie, et en accord avec les services compétents ou les propriétaires ;
- exploitation préalablement aux terrassements des parcelles boisées du bois de Coulange situées dans les emprises de la route, en accord avec les propriétaires forestiers, et favoriser par là même un programme de reconstitution de nouvelles lisières ;
- délimitation, et d'une façon stricte, des emprises routières de manière à protéger la végétation riveraine des engins de chantier, des pollutions et des feux ;
- dédommagement des pertes de fonds et de production forestière selon les procédures en vigueur.

## Le rétablissement des voies de communication



### ◆ Engagements localisés : le rétablissement des voies de communication

Les principales mesures consistent à rétablir l'ensemble des voies de communications traversées par l'infrastructure soit par un ouvrage de rétablissement (au-dessous ou au-dessus de l'infrastructure nouvelle), soit par un itinéraire de rabattement vers un ouvrage de rétablissement.

Toutes les voies de communication interceptées par la future infrastructure VR52 à 2X2 voies seront rétablies de manière à conserver les conditions de circulation actuelles. Les voies de substitution seront assurées par une voie nouvelle entre les RD 52 et 52A à Marange-Silvange et par la RN52 actuelle, réaménagée, entre la RD52 et l'entrée de l'agglomération de Rombas.

Le maître d'ouvrage soumettra avant la fin de la phase conception du projet un projet de convention fixant les conditions de rétrocession des voies nouvelles et de leurs ouvrages et de déclassement de la RN52 actuelle. La délibération et les accords seront joints au dossier projet. Les conventions devront être signées préalablement au démarrage des travaux. Le transfert et le déclassement seront concomitants à la mise en service.

Les barreaux de voies nouvelles en prolongation des RD 181 et 112c seront rétrocédés au conseil général de la Moselle.

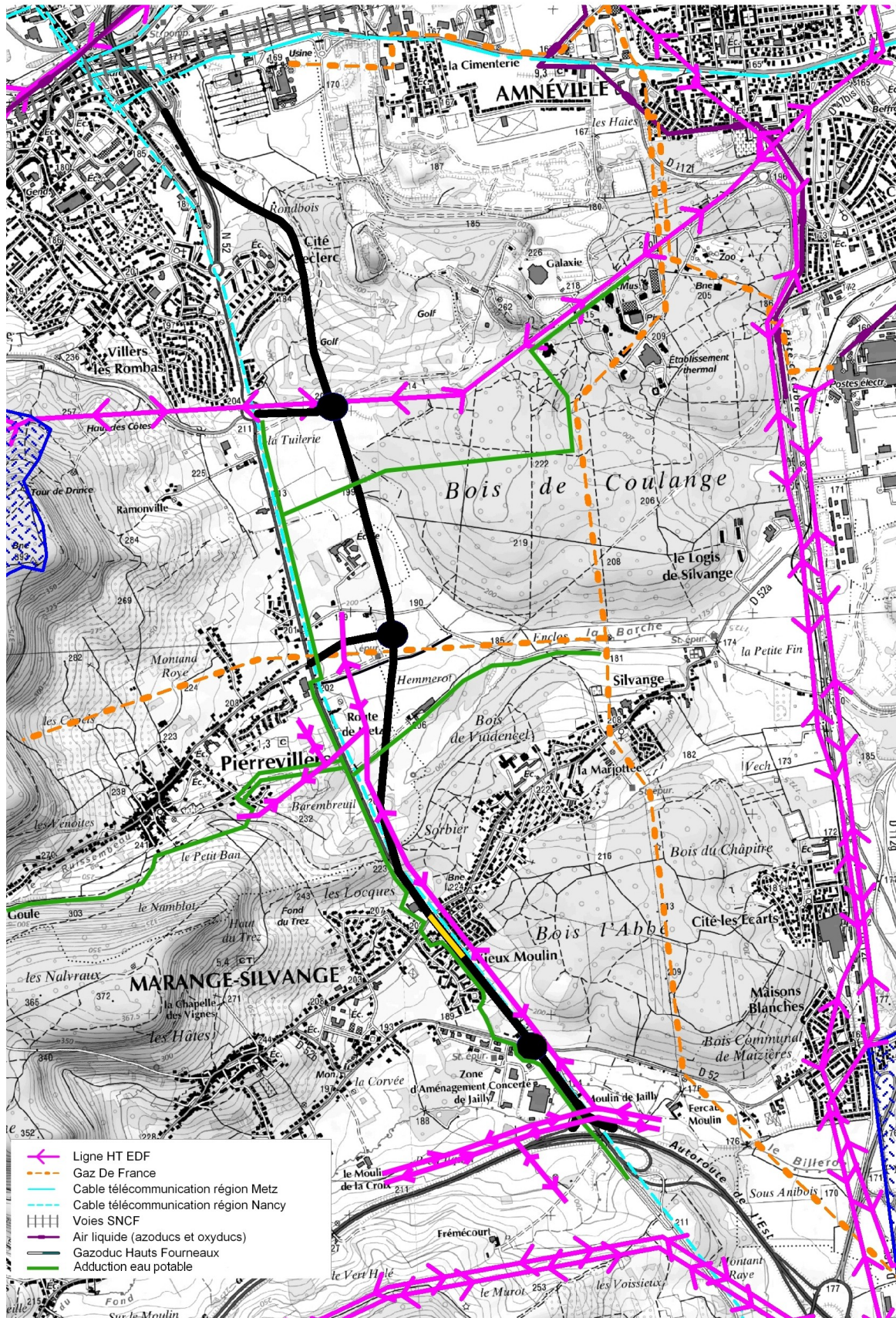
Le chemin de randonnée du bois de Vuidencel rétabli par une passerelle au-dessus de la VR52 ainsi que la voie de rétablissement en parallèle de la tranchée couverte seront rétrocédés à la commune de Marange-Silvange.

La RN52 sera déclassée et transférée à chaque commune sur leur territoire respectif.

Les principaux itinéraires de randonnée seront rétablis au droit des zones interceptées. Le détail des aménagements sera défini en concertation avec les collectivités territoriales ou organismes concernés, notamment dans l'application du plan paysage de la CCPOM (chemins piétonniers et voies cyclables).



## Les réseaux



### ◆ Engagements localisés : les réseaux

Les entreprises chargées de la réalisation des travaux effectueront, conformément à la réglementation, une déclaration d'intention de commencer les travaux dans toutes les communes concernées.

Un recensement de l'ensemble des réseaux affectés par la réalisation de la route sera effectué au stade de la conception du projet routier. La mise au point du projet routier sera réalisée en étroite liaison avec l'ensemble des propriétaires et gestionnaires de réseaux (électricité, gaz, téléphone, eau, routes, etc...) afin de déterminer précisément les modalités de maintien ou de déplacement des réseaux concernés. Les modalités techniques et financières des modifications seront entérinées par des conventions et/ou des commandes de prestations.

## **2.2 - BRUIT**

### ◆ Engagements de portée générale

La prise en compte de la protection des riverains contre les nuisances sonores constitue une préoccupation majeure du maître d'ouvrage. Il sera fait application des dispositions du code de l'environnement relatives au bruit.

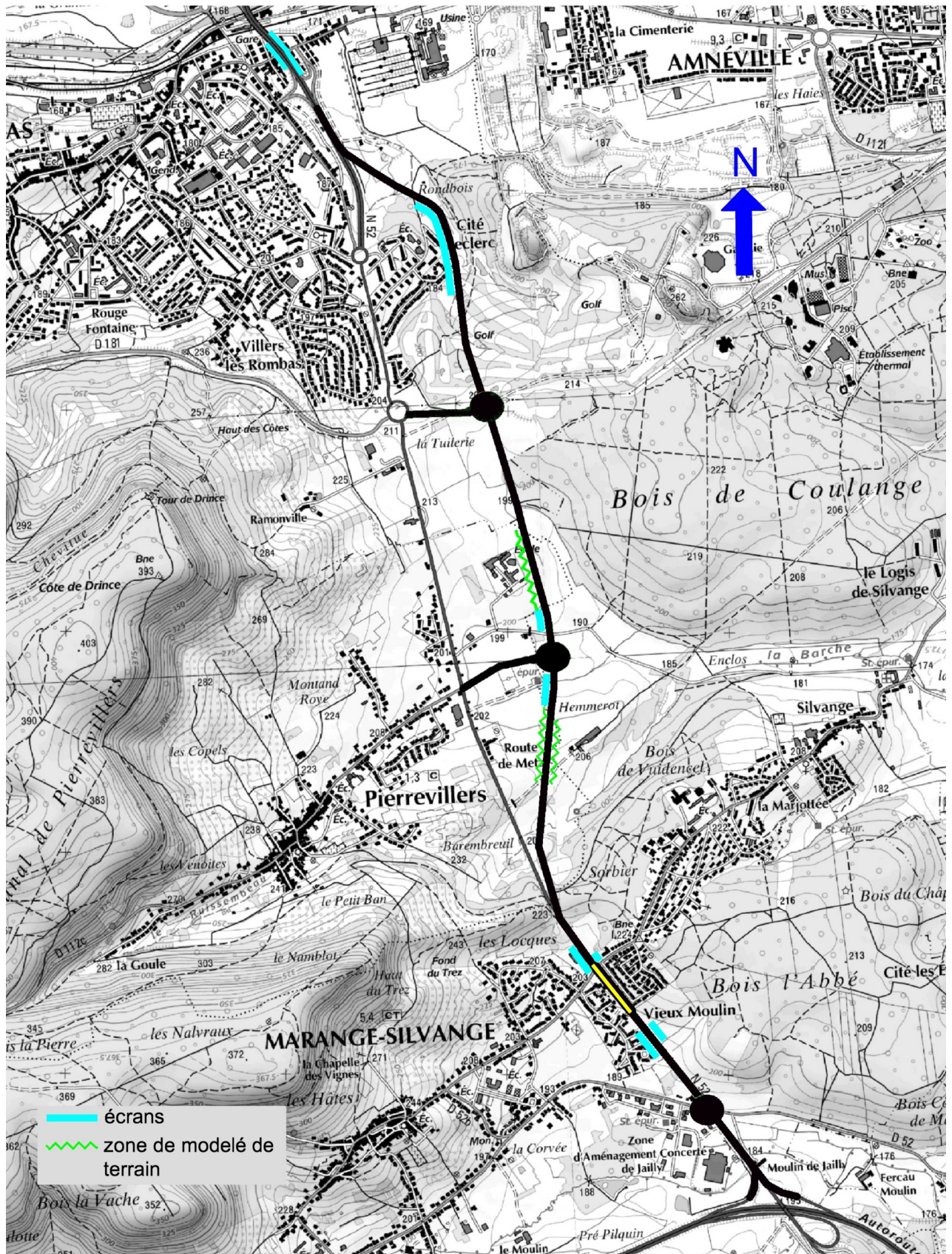
La conception des ouvrages de protection contre le bruit (merlons de terre, écrans minces...) devra s'insérer dans une démarche de valorisation architecturale et paysagère du projet et être menée en concertation avec les élus et les associations de riverains.

Quelques habitations implantées à proximité de la RN 52 actuelle se trouvent dans une ambiance sonore non modérée, voire de point noir bruit, c'est-à-dire en situation d'inconfort. Compte tenu de ces éléments, trois décisions particulièrement favorables aux riverains ont été prises par l'État :

- le projet est considéré comme une « modification significative » au sens de la réglementation en vigueur sur le bruit et les infrastructures; ceci entraîne des objectifs forts de réduction des nuisances sonores.
- le dispositif envisagé prévoit la réalisation d'ouvrages de type écran ou merlon en bord de plateforme pour contenir le bruit à la source (protection active).
- un traitement de la couche superficielle de la chaussée par mise en œuvre d'enrobés acoustiques.



## Protections acoustiques



Le tableau ci-dessous indique les objectifs réglementaires à atteindre en matière d'abaissement des niveaux sonores:

Période de référence	Niveau sonore ambiant initial (toutes sources sonores confondues)	Contribution sonore initiale de l'infrastructure	Contribution maximale admissible de l'infrastructure après travaux
Diurne (6h - 22h)	< 65 dB (A)	Laeq ≤ 60 dB (A)	60 dB (A)
		Laeq > 60 dB (A)	Contribution initiale plafonnée à 65 dB (A)
	≥ 65 dB (A)		65 dB (A)
Nocturne (22h - 6h)	< 60 dB (A)	Laeq ≤ 55 dB (A)	55 dB (A)
		Laeq > 55 dB (A)	Contribution initiale plafonnée à 60 dB (A)
	≥ 60 dB (A)		60 dB (A)

La vérification des niveaux sonores obtenus après la fin des travaux de la VR52 sera faite dans le cadre du bilan environnemental.

#### ◆ Engagements localisés

La tranchée couverte dans la traverse de Marange sera complétée par des protections sonores apposées sur les parois des murs de trémie permettant l'accès à chaque tube.

Au droit de la ferme LEVAUX un modelé de terrain sera opéré avec les terres excédentaires afin d'assurer une protection au plus près de la source d'émissions sonores.

Au droit du CAT de Pierrevillers les techniques de merlons et d'écrans acoustiques seront abordées afin de répondre aux objectifs de réductions des émissions sonores.

Au droit de la cité Leclerc à Rombas et des habitations proches de l'échangeur de la RD47 - cité Poincaré et proximité du viaduc - des écrans acoustiques seront appliqués au plus près de la chaussée et des isolations de façades seront appréhendées à l'aide d'une étude acoustique spécifique pour toutes les baies et parties de bâtiments situées au-dessus de l'écran retenu ; dans ce dernier cas et selon les résultats et travaux de l'étude, les dépenses seront évaluées à partir de devis fournis par les propriétaires et correspondants aux prestations à réaliser : les dépenses seront financées par le maître d'ouvrage et des mesures d'efficacité, après travaux, seront réalisées.



## **2.3 - QUALITÉ DE L'AIR**

### ◆ Engagements de portée générale

L'article 19 de la loi sur l'air n° 96-1 236 du 30 décembre 1996 complété par la circulaire d'application n° 98-36 du 17 février 1998 et renforcé par la circulaire et son annexe méthodologique de février 2005, énonce entre autre la nécessité d'analyser les effets des projets routiers sur la santé.

La qualité de l'air, à proximité du réseau routier actuel peut être qualifiée de « moyenne » et « bonne » à distance.

La réalisation du projet permet de fluidifier et d'accélérer le trafic, répondant ainsi à l'accroissement prévisible de celui-ci sur cet axe. Il en découle, toutefois, une augmentation des concentrations de la plupart des polluants, qui restent cependant, globalement, en deçà des seuils réglementaires.

L'indice d'exposition, qui permet d'estimer l'orientation du projet vers l'amélioration ou la dégradation de la santé des populations concernées, évoluera favorablement durant la période de réalisation complète de l'opération.

On constate une diminution globale de l'ordre de 70% des émissions de polluants, à l'exception des gaz à effet de serre (augmentation de 26% environ), entre la situation 1999 et la situation 2020, avec le projet. En dépit de trafics moyens qui augmentent sur l'ensemble des sections étudiées, cette baisse des émissions s'explique par l'effet réducteur dû aux améliorations technologiques du parc automobile, tant au niveau des carburants que des véhicules, malgré les effets pénalisants dus à l'augmentation de trafic.

### ◆ Engagements localisés

Au droit des extrémités de la tranchée couverte un mur anti-refoulement sur une quarantaine de mètres de longueur empêchera le retour des gaz dans les tubes.

## 2.4 - PATRIMOINE ET PAYSAGE

### ◆ Engagements de portée générale

Le projet n'affecte pas l'intégrité des monuments et sites protégés du secteur.

### ◆ Engagements localisés : les vestiges archéologiques

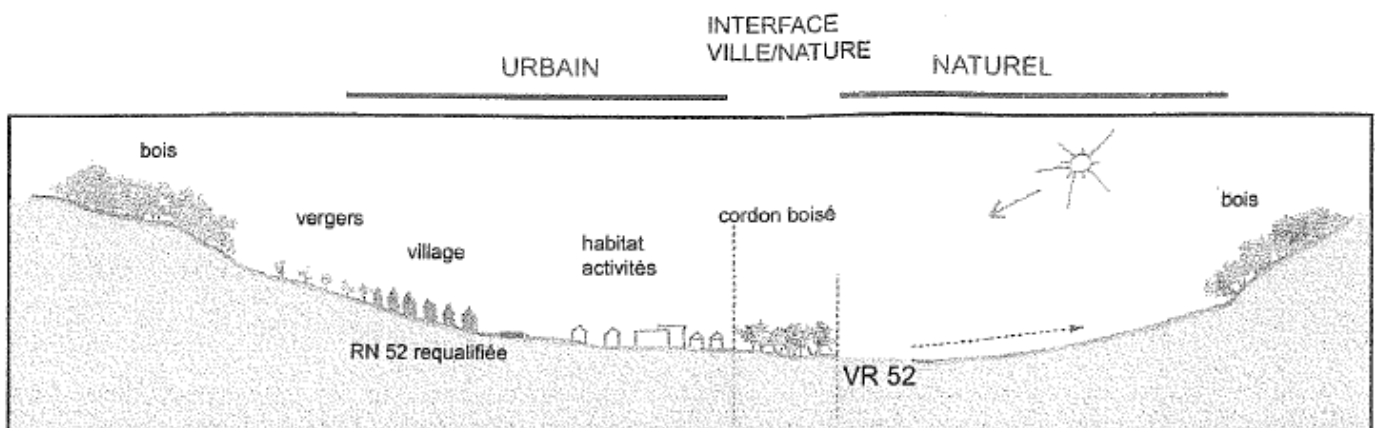
Les opérations archéologiques rendues nécessaires par la réalisation de travaux routiers relèvent du décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 et de la loi modificative n° 2003-707 du 1er août 2003. La circulaire du 24 novembre 2004 précise les conditions d'application du décret n° 2004-490. Une convention fixant les modalités de réalisation des fouilles préventives sera conclue par la DREAL. Un diagnostic archéologique sera prescrit par le Préfet de Région, sur proposition de la DRAC.

Conformément à l'article L.531-14 du code du patrimoine, toute découverte fortuite à caractère archéologique doit faire l'objet d'une déclaration immédiate et s'impose donc à toute découverte de sites lors des travaux. Il sera mentionné explicitement, dans le cahier des charges des entreprises réalisant les travaux, l'obligation de déclaration immédiate de toute découverte fortuite susceptible de présenter un caractère archéologique. Dans le cadre du plan de qualité environnemental, la DREAL proposera les modalités de contrôle nécessaires à la bonne application de cette mesure.

### ◆ Engagements localisés : le paysage

Le projet paysager que le maître d'ouvrage élaborera devra tenir compte des contraintes du milieu naturel et, à ce titre, préférer les espèces végétales locales. Il définira les aménagements paysagers permettant de valoriser les paysages traversés. L'enjeu du territoire est d'assurer une limite à l'urbanisation afin de préserver le vallon de la Barche situé à l'est du tracé.

En section courante, des aménagements de type modelés de sol et plantations forestières permettront de créer un effet visuel à l'échelle de la vitesse des usagers (« bandes rugueuses visuelles»). Les ripisylves des cours d'eau seront confortées jusqu'à la plate-forme routière.



Le parti d'aménagement paysager répond en priorité à une problématique d'insertion paysagère, de manière complémentaire à celle de mise en valeur du parcours pour les automobilistes.

## **2.5 - PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU**

### ◆ Engagements de portée générale

Le projet est soumis à la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques. A ce titre, conformément au décret du 17 juillet 2006 pris en application des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, il fera l'objet d'une procédure d'autorisation.

La DREAL établira le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau qui sera soumis à enquête publique. Celui-ci présentera, de façon détaillée, les effets du projet sur la ressource en eau et les mesures prises pour en maîtriser les incidences.

Une étude hydrologique spécifique sera menée au droit de la tranchée couverte afin d'aborder le comportement des écoulements interstitiels.

### ◆ Engagements localisés : le traitement des eaux de ruissellement

Les mesures de protection de la qualité des eaux sont conçues essentiellement en fonction de deux paramètres :

- la vulnérabilité,
- les différents types de pollution

**La vulnérabilité** des eaux est définie en fonction des caractéristiques géologiques, pédologiques et topographiques des bassins versants et de la connaissance du réseau hydrographique.

**La pollution chronique** correspond à l'ensemble des pollutions émises par les véhicules entraîné par les eaux pluviales ruisselant sur la chaussée. La collecte des eaux de plate-forme sera assurée par un réseau d'assainissement, aménagé de part et d'autre de la plate-forme routière, et établi sur le modèle séparatif (séparation des eaux de ruissellement issues de la plate-forme de celles issues des bassins versants naturels).

Pour ces ouvrages de collecte :

- les ouvrages engazonnés seront préférés à ceux revêtus (ralentissement des transferts des débits à l'aval et abattement de la pollution),
- le degré d'étanchéité des ouvrages sera compatible avec le niveau de protection de la ressource en eau. Leur efficacité dans le temps devra être garantie.

**La pollution saisonnière** résulte de produits chimiques utilisés pour le désherbage et du salage des chaussées en hiver. Le risque associé à la pollution saisonnière sera limité par une politique de développement durable. Le fauchage tardif sera ainsi préféré à l'utilisation de désherbant.

**La pollution accidentelle** est liée au déversement de produits dangereux ou toxiques consécutifs à un accident de la circulation. Les objectifs à respecter dans le cadre du traitement de la pollution accidentelle sont les suivants :

- limiter les possibilités de déversement de camions directement dans le milieu récepteur ;
- confiner les éventuelles pollutions accidentelles avant rejet dans le milieu récepteur.

Un plan d'urgence, préparé en liaison avec les autorités, services et organismes compétents, sera défini. Il précisera notamment les procédures et les moyens à mettre en œuvre en cas d'accident. Les gestionnaires de la ressource en eau, ainsi que le préfet et les collectivités territoriales, seront

informés de tout accident impliquant une matière polluante afin de prendre les mesures adaptées.

◆ Engagements localisés : la protection des eaux souterraines

Les protections devront permettre de respecter le principe de non dégradation des eaux et l'objectif de bon état fixé par la directive cadre sur l'eau transposée en droit français par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004.

Le choix du type d'assainissement et les dispositions constructives associées seront définitivement arrêtés en prenant en compte la vulnérabilité du milieu récepteur, la topographie du site et la géométrie du projet (déblais, remblais) dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et en concertation avec les services chargés de la police de l'eau.

Les eaux seront collectées par des dispositifs étanches et/ou enherbés, ce qui permettra une diminution importante de la pollution. Des dispositifs de fermeture permettront de stopper les pollutions accidentelles (vanne à fermeture manuelle,...).

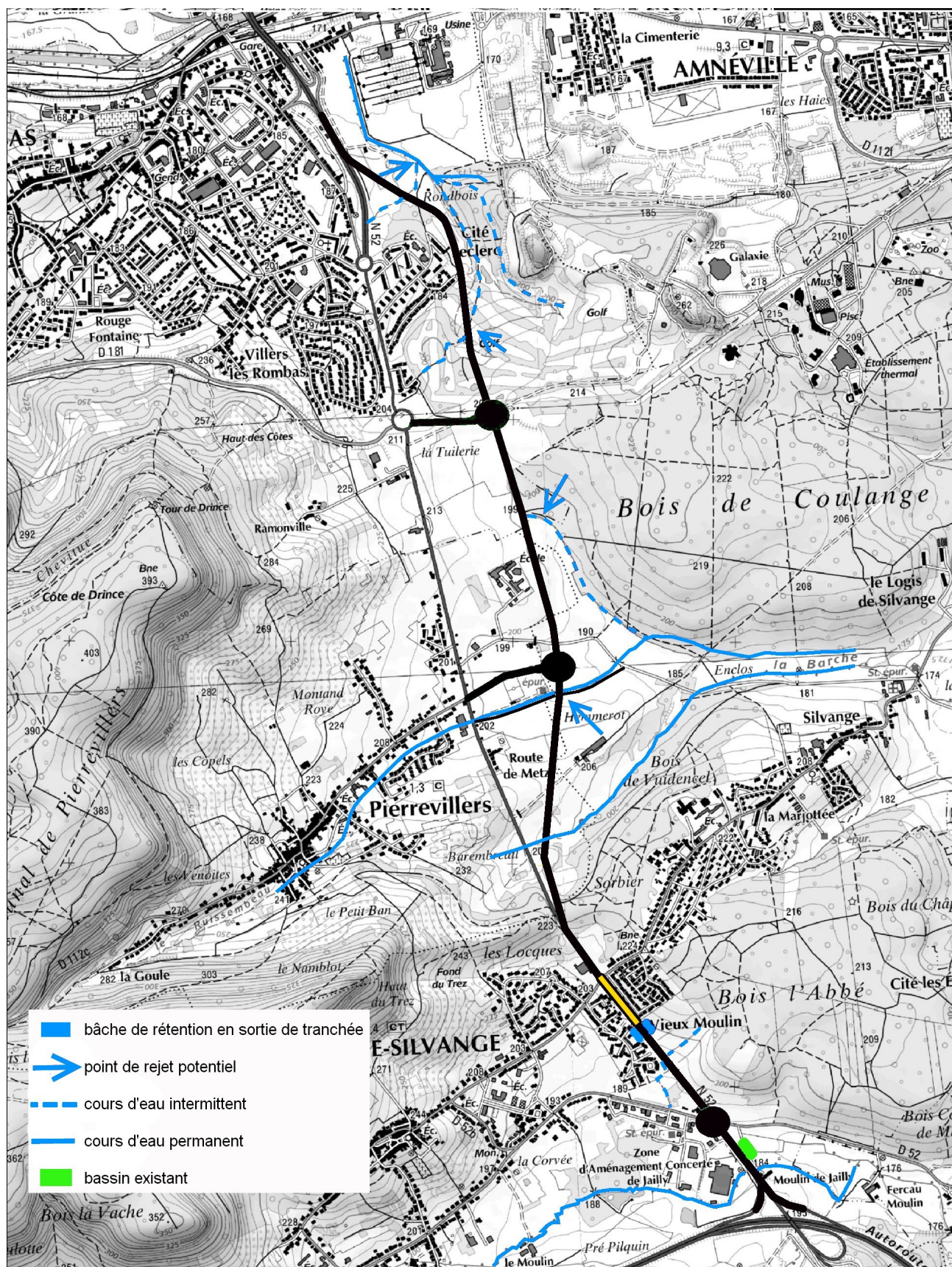
Les eaux seront collectées au moyen de caniveaux ou de fossés étanches enherbés (ces derniers permettant un fort abattement de pollution au niveau des matières en suspension et des produits polluants, notamment les métaux lourds) puis seront rejetées dans des bassins multifonctions étanches qui limiteront les concentrations dans les milieux récepteurs par effet de dilution et par décantation des éléments polluants. L'effet de dilution sera obtenu en limitant fortement le débit de fuite en sortie de bassin. Dans tous les cas, les bassins garantiront le piégeage de produits polluants en cas de déversement accidentel. Les bassins et leurs caractéristiques respecteront les prescriptions du guide du service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA).

L'assainissement de la plate-forme devra être pris en compte dès le début de la phase chantier et un réseau de collecte avec des bassins de retenue provisoires devra alors être mis en place, de préférence en lieu et place de l'assainissement définitif. La technique sera choisie en fonction des enjeux du milieu récepteur.

Dans le cadre du projet, les principes d'assainissement proposés constituent une très nette amélioration de la situation actuelle vis-à-vis des écoulements superficiels.



### Protection des eaux



#### ◆ Engagements localisés : les rétablissements des écoulements superficiels

Ces rétablissements devront répondre aux objectifs suivants :

- garantir la sécurité des usagers et la pérennité des ouvrages ;
- ne pas aggraver les inondations ;
- respecter les milieux aquatiques et les zones humides ;
- limiter les phénomènes d'érosion ;
- respecter la faune, la flore, et les enjeux environnementaux en général.

D'une manière générale, le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau est conçu de façon à respecter les enjeux relatifs aux rétablissements hydrauliques et à l'écologie (maintien de la qualité des eaux, des habitats et des espèces autant que possible).

L'ouverture au sol des ouvrages est dimensionnée de manière à intégrer l'ensemble des enjeux. Le calage des ouvrages sera réalisé au plus proche du lit mineur actuel afin de maintenir une pente proche de celle initiale et d'éviter une dérivation trop importante.

Le maintien des caractéristiques hydrauliques des cours d'eau (pente, section d'écoulement, etc...) sera pris en compte pour différents débits de référence.

Un raccourcissement maximum de l'emprise du tablier sera recherché pour limiter la zone d'ombre. Les ponts cadres et les buses seront construits en période favorable, si possible à sec.

Les radiers en béton devront être implantés au minimum à 30 cm en dessous du niveau du lit mineur avant travaux.

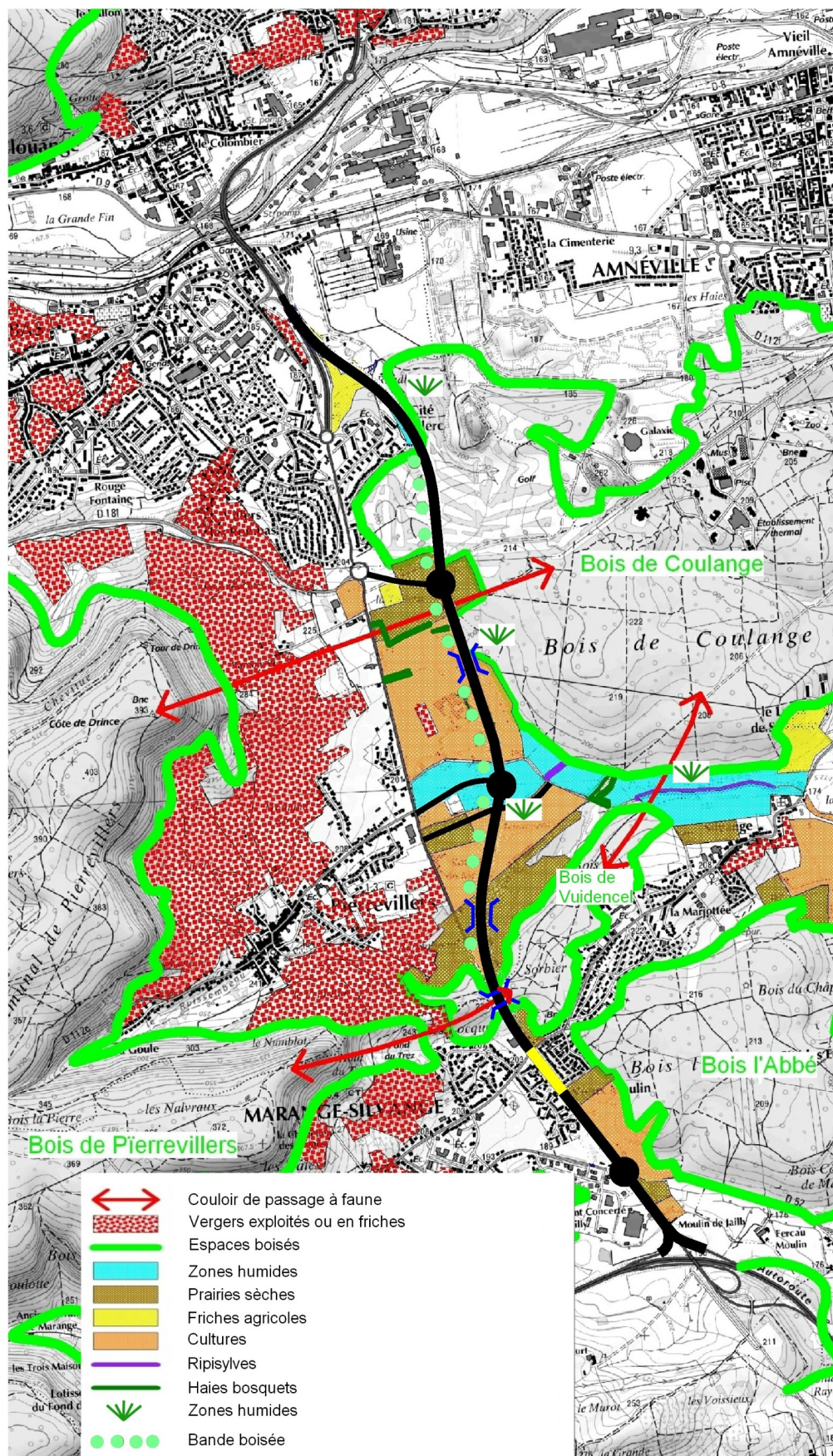
Après travaux, le lit mineur sous l'ouvrage sera reconstitué avec des matériaux du site.

#### ◆ Engagements localisés : la préservation des zones humides

Les dispositions de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 et de l'article L. 211-1 du code de l'environnement relatives à la préservation des zones humides devront être respectées par la DREAL Lorraine.



Milieu naturel



## **2.6 - MILIEUX NATURELS**

### ◆ Engagements de portée générale

Sur le plan écologique, les principales zones à enjeux sont les cours d'eau et leurs zones humides associées.

La DREAL actualisera et apportera les compléments nécessaires aux études environnementales existantes en fonction de son projet détaillé et de l'évolution législative et réglementaire.

### ◆ Engagements localisés : la consommation de zones d'habitats

La DREAL veillera, lors de la définition du projet définitif, à limiter les emprises du projet sur les habitats à enjeux recensés dans le cadre de l'état initial et dans le cadre l'actualisation des données qu'elle fera dans le cadre de ses études. Le tracé des pistes de chantier, l'implantation des aires annexes et des bassins hydrauliques tiendront compte des contraintes de consommation d'espace et notamment sur les zones présentant un enjeu de milieu naturel. Cette recommandation vaut particulièrement pour le calage des ouvrages courants (rétablissements de voiries, ouvrages hydrauliques,...) dont l'implantation judicieuse doit permettre non seulement la préservation des milieux traversés, mais aussi leur meilleure utilisation par la faune présente.

Afin de réduire l'incidence de la disparition d'une partie de zones boisées linéaires, des plantations forestières seront effectuées à l'ouest du tracé, selon les techniques de génie écologique les plus appropriées.

L'objectif principal de ces plantations est de recréer rapidement un corridor végétal continu entre les bois de Coulange et de Vuidencel afin de :

- reconstituer les habitats naturels détruits lors de la phase chantier ;
- reconstituer les habitats d'espèces ;
- limiter les collisions avec les espèces aériennes (oiseaux, chauve-souris) ;
- limiter le dérangement occasionné par la mise en service de l'infrastructure sur la faune.

Pour cela, des arbres de haute tige et des arbustes d'espèces autochtones et adaptées seront plantés. Ces plantations seront réalisées avec soin (préparation du terrain avant plantation) avec des jeunes plants d'arbres de haut jet de préférence car ils sont plus aptes à survivre.



#### ◆ Engagements localisés : les déplacements de la faune

Le principal objectif est d'assurer la continuité des couloirs biologiques permettant la libre circulation de la faune tout en limitant les risques de collisions entre la faune et les véhicules.

La DREAL mettra en place des dispositifs de protection adaptés pour canaliser la faune vers les passages inférieurs de la route.

Une attention particulière sera portée à la jonction de la clôture au sol et aux ouvrages pour limiter le risque de détérioration, notamment par les sangliers. Les autres dispositions constructives respecteront les recommandations du SETRA.

#### ◆ Engagements localisés : les oiseaux

Afin de réduire les risques de collision et de limiter le dérangement occasionné aux oiseaux par la route, des haies seront mises en place sur les stations les plus sensibles.

La définition précise de telles protections devra être cohérente avec :

- les projets d'urbanisation ;
- les contraintes de sécurité et de stabilité des talus ;
- les boisements existants : ces boisements ayant déjà une fonction anti collision;
- la présence éventuelle de merlons acoustiques et/ou paysagers qui auront une fonction anti-collision équivalente.

## **2.7 - RISQUES**

#### ◆ Engagements de portée générale

Selon les dossiers départementaux des risques majeurs (DDRM) réalisés, les risques identifiés concernent le glissement de terrain des coteaux de Moselle. Le projet s'inscrivant dans la vallée, il n'est pas concerné par ce risque.

Du fait de la séparation des trafics (de transit, rapides, et de desserte locale, plus lents), les risques d'accidents seront minimisés.

La tranchée couverte dans la traverse de Marange-Silvange accueillera le transit de matières dangereuses (TMD) ce qui conduira à une étude spécifique de danger et à la validation, au niveau préfectoral, d'une méthodologie d'intervention.

Il existe également un risque de découverte de munitions et d'explosifs issus des derniers conflits.

## **2.8 - IMPACTS DU CHANTIER**

### ◆ Engagements de portée générale

Dans la préoccupation continue de prise en compte de l'environnement, la phase du chantier engendre des impacts bien cts de ceux de l'infrastructure en service. Le chantier engendrera des impacts spécifiques dont le caractère est généralement temporaire.

Au stade du projet routier, une démarche PAE sera développée par la DREAL Lorraine qui s'engagera à :

- définir toutes les dispositions pour prévenir les effets potentiels du chantier, les maîtriser et les limiter ;
- introduire dans les contrats la liant avec ses prestataires, les clauses spécifiques sur les dispositions concernant cette démarche PAE ;
- introduire dans les plans d'assurance qualité (P.A.Q.) et le plan particulier de sécurité et de protection de la santé (P.P.S.P.S.), les dispositions permettant de préserver la qualité de l'environnement ;
- satisfaire aux lois et règlements relatifs à la sécurité des chantiers temporaires;
- avant le démarrage des travaux, informer les riverains et les collectivités sur leur exécution et les perturbations engendrées (calendrier, limites de chantier, itinéraire des véhicules de chantier...) ;
- réaliser un état des lieux avant et après les travaux, en relation avec les collectivités, afin d'identifier les dégâts éventuels occasionnés par le chantier notamment sur les voiries ;

Les circulations de chantier seront organisées autant que possible en dehors des heures de pointe et de façon à limiter au maximum la gêne aux usagers.

### ◆ Engagements localisés : propreté du chantier et élimination des déchets

La DREAL Lorraine imposera :

- la mise en œuvre d'un tri sélectif des déchets ;
- un nettoyage régulier du chantier, des installations et des abords.

Les déchets devront être éliminés par une filière adaptée, selon leur nature.

Un schéma d'élimination des déchets sera établi conformément aux orientations de la charte départementale de gestion et d'élimination des déchets du bâtiment et des travaux publics. Il sera annexé au PAE.

Le schéma d'élimination des déchets devra :

- identifier l'ensemble des déchets susceptibles d'être produits par les divers travaux, installations et activités ;
- indiquer précisément le dispositif de collecte des déchets mis en place sur le chantier, ainsi que le type de conditionnement ;
- préciser les filières d'élimination envisagées

◆ Engagements localisés : pollutions accidentelles et diffuses

Lors des travaux, les mesures suivantes devront être prises :

- les véhicules et engins de chantier devront justifier d'un contrôle technique récent ;
- le stationnement des engins se fera hors zone inondable et hors des sites sensibles ;
- le stockage des huiles et carburants se fera uniquement sur des emplacements réservés, étanches, loin de toute zone écologiquement sensible, et notamment en dehors des zones inondables ;
- l'accès du chantier et des zones de stockage sera interdit au public ;
- les eaux usées seront correctement traitées avant leur rejet dans le milieu naturel (y compris l'eau des sanitaires) ;
- les produits de déboisement, défrichage, dessouchage ne devront pas être brûlés sur place mais broyés ou exportés pour être traités dans un endroit où cela ne présente pas de risque ;
- les substances non naturelles ne seront pas rejetées sans autorisation (laitance de béton à proscrire par exemple), et seront retraitées par des filières appropriées ;
- les vidanges, ravitaillements et nettoyages des engins et du matériel se feront en dehors de la zone des travaux, dans une zone spécialement définie et aménagée (zone imperméabilisée) ;
- les matières inertes et autres substances seront gérées de manière à éviter les rejets dans les cours d'eau et dans le milieu naturel.

◆ Engagements localisés : pollution des eaux superficielles

Les mesures suivantes devront être prises :

- mise en place de fossés provisoires sur les zones vulnérables, sur l'ensemble du linéaire du chantier. Dans les zones humides, ils ne devront pas avoir d'action drainante ;
- les ouvrages définitifs de traitement des eaux devront être exécutés dans la mesure du possible dès le démarrage des terrassements. Lorsque cela ne sera pas possible, des dispositifs provisoires seront mis en place. Une attention particulière devra être portée à la pérennité et à l'efficacité des installations de traitement et des filtres situés en aval de ces dispositifs ;
- établissement d'un schéma d'intervention de chantier en cas de pollution accidentelle, détaillant la procédure à suivre en cas de pollution grave et les moyens d'intervention en cas d'incident (évacuation du matériel ou des matériaux à l'origine de la pollution, mise en place de produits absorbants, curage des sols...) ;
- respect des mesures générales spécifiées dans l'arrêté préfectoral de police de l'eau.

◆ Engagements localisés : pollution des eaux souterraines

En sus des obligations précédentes, d'autres dispositions s'imposent :

A titre préventif :

- aucune installation de chantier potentiellement polluante ne sera mise en place dans les zones sur le plan hydrogéologiquement sensible ;
- mise au point d'un plan de circulation de chantier excluant le stationnement et l'entretien du matériel, l'approvisionnement et le stockage des carburants et huiles, dans les zones sensibles ;
- mise en place d'un système efficace de collecte des eaux de ruissellement dès le début du chantier et rejet après décantation et filtrage le cas échéant ;

A titre curatif ou lors d'interventions :

- enlèvement immédiat des terres souillées ;
- utilisation des techniques de dépollution des sols et des nappes dans les zones à faible coefficient de perméabilité pour bloquer la progression de la pollution et la résorber (réalisation d'un piézomètre de contrôle et analyses d'eau en différents points...) ;
- mise en place de barrières hydrauliques si le polluant atteint la nappe.

◆ Engagements localisés : habitats d'espèces

Afin de limiter au maximum les perturbations ou la dégradation des habitats d'espèces pendant les travaux, les dispositions ci-après seront prises :

- aucune installation de chantier ne sera mise en place dans ces habitats ;
- déboisement limité au strict nécessaire ;
- mise en place de clôtures ou marquage provisoire dans les zones sensibles, afin d'éviter tout déboisement superflu ou destruction intempestive ;
- limitation au maximum des envols de poussière ou de particules en suspension type chaux, ciment (voir mesure pour la protection de la qualité de l'air) ;
- protection des stations botaniques vis à vis des poussières (filets provisoires) ;
- traitement avant rejet des eaux de ruissellement issues du chantier ;
- prévention des risques d'incendie notamment dans les zones boisées

L'organisation du chantier tiendra compte des périmètres d'intérêt pour les espèces protégées. Un balisage de la zone de chantier sera mis en place pour éviter toute destruction de milieu à préserver (par exemple les berges des cours d'eau).

Les stations présentant un intérêt, en particulier celles ne devant être ni détruites ni altérées, seront délimitées par un dispositif visuel, et éventuellement physique, suffisant.

Des dispositifs d'informations seront mis en place sur les sites correspondants (panneaux d'informations, etc.).

Au regard de la faune, la période des travaux est susceptible d'engendrer des perturbations sur les espèces lors des déplacements ou pendant la période de reproduction et d'hivernage.

#### ◆ Engagements localisés : bruit

La DREAL respectera les dispositions législatives et réglementaires relatives à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures terrestres.

Si des protections à la source de type merlon ou écrans sont prévues, celles-ci seront préférentiellement réalisées dès le début des travaux afin de diminuer la gêne, liée aux activités de chantier, pour les riverains.

Dans tous les cas, les mesures suivantes seront prises en vue de réduire l'impact acoustique du chantier :

- limitation des travaux de nuit à proximité des zones habitées ;
- engins et matériels conformes aux normes en vigueur (production par entreprises de certificats de contrôle) ;
- limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier, enfermement du matériel bruyant ;
- sensibilisation du personnel aux problèmes de bruit de chantier ;
- implantation du matériel fixe bruyant à l'extérieur des zones sensibles ;
- information des riverains (par voie de presse, affichage en mairie, etc.), tout particulièrement pour les travaux menés la nuit.

#### ◆ Engagements localisés : pollution de l'air

Les dispositions suivantes seront prises notamment pour limiter l'envol des poussières :

- arrosage des pistes, notamment par vent fort et temps sec ;
- opérations de chargement et de déchargement de matériaux évitées par vent fort ;
- vitesse limitée sur le chantier ;
- utilisation de véhicules aux normes (échappement et taux de pollution) et contrôle régulier.

Lors de la manipulation des liants hydrauliques (chaux) :

- pas d'épandage ni de chargement et de déchargement de matériaux par vent supérieur à 40 kilomètres à l'heure ;
- étanchéité des épandeurs, afin d'éviter toute fuite lors du transport des produits.

S'agissant des installations de chantier :

- pas d'implantation aux abords immédiats des sites sensibles (prise en compte des vents dominants et des protections naturelles) ;
- respect des prescriptions des arrêtés d'autorisation ;
- mise en place de dispositifs particuliers (bâches, merlons...) au droit des aires de stockage des matériaux susceptibles de générer des envols de poussières ;
- brûlage des matériaux et déchets interdits, conformément à la réglementation en vigueur (emballages, plastiques, caoutchouc, ordures ménagères...).

#### ◆ Engagements localisés : réseaux et voiries

L'organisation du chantier devra s'attacher à minimiser les perturbations qui pourraient être causées aux usagers.

Aussi, les mesures suivantes seront prises :

- réalisation d'un bilan de l'état des voiries avant le démarrage des travaux ;
- repérage et protection des réseaux ;
- itinéraire de chantier : utilisation de la piste de préférence ;
- réparation des voiries dégradées par le chantier ;
- maintien des voiries traversées en état de propreté permanent eu égard aux dégâts causés par le chantier ;
- garantie des accès aux parcelles, des circulations de riverains, des chemins piétons ;
- mise en place au besoin, de déviations, pour assurer la continuité de la circulation.

Les itinéraires des camions et engins de chantier seront préalablement étudiés pour limiter au maximum la gêne occasionnée sur le réseau routier.

Une déclaration préalable de travaux effectuée auprès des différents gestionnaires, leur permettra de définir les précautions et les mesures à mettre en œuvre

#### ◆ Engagements localisés : agriculture et sylviculture

Afin de limiter les conséquences négatives liées à la phase travaux, les mesures suivantes devront être mises en œuvre :

- mesures vis-à-vis de l'effet d'emprise :
  - respect des arbres et taillis à conserver ;
  - respect des emprises.
- mesures vis-à-vis de l'effet de coupure :
  - maintien des circulations agricoles et sylvicoles existantes par des aménagements provisoires
    - adaptés (bétail, engins agricoles...)
- protection des réseaux de drainage ;
- pose de clôtures provisoires adaptées pour le bétail ;
- éviter d'implanter les installations de chantier au droit des zones agricoles sensibles (zones de concentration animale) ;
- assainissement provisoire au début des travaux ;
- limitation des émissions de poussières ;
- mesures de sécurité liées à la circulation des engins de chantier ;
- rétablissement des réseaux.

La base du chantier sera installée dans les emprises du projet ou sur des secteurs non cultivés au



moment des travaux.

A noter que les éventuelles mises en dépôts provisoires seront faites en accord avec les propriétaires des terrains concernés.

A l'issue des travaux, les terrains, hors emprises nécessaires à la réalisation du chantier, devront être restitués à leurs propriétaires après entente avec ceux-ci sur le mode de traitement éventuel préalable, en particulier à proximité des zones sensibles, afin d'éviter la persistance de grandes zones artificialisées sans vocation particulière.

#### ◆ Engagements localisés : patrimoine

Toute découverte archéologique ou patrimoniale sera impérativement et immédiatement déclarée à la direction régionale des affaires culturelles (DRAC), service régional de l'archéologie.

Les vestiges seront préservés de toute atteinte avant examen par un spécialiste.

## **2.9 - DÉPÔTS DE MATÉRIAUX**

#### ◆ Engagements de portée générale

Le choix des zones de dépôts sera, non seulement, dicté par des considérations géotechniques et économiques, mais aussi par des préoccupations de protection du milieu naturel, des sites et paysages. Des recherches approfondies seront entreprises afin de limiter les impacts environnementaux des volumes à transporter et à mettre en œuvre.

La réalisation de sites de dépôts nécessitera des ré aménagements spécifiques. Ces sites seront toujours recherchés à proximité du tracé et des déblais d'où ils seront extraits, en concertation avec la profession agricole (utilisation de délaissés inexploitable par exemple) et les administrations.

Les dépôts seront intégrés au projet d'aménagement paysager, pour l'insertion du projet dans son environnement (merlons paysagers pour la protection des riverains par exemple).

Dans le cas de dépôts définitifs effectués à l'extérieur des emprises du projet avec restitution à l'activité agricole ou forestière, le ré aménagement de ces dépôts sera réalisé dans les règles de l'art, pour que les terrains ayant été occupés temporairement retrouvent leurs potentialités initiales.

Ceci nécessitera par exemple un décapage préalable, une mise en place des matériaux de dépôts et une reconstitution de l'horizon cultural, en conformité avec le code de l'urbanisme.

## **2.10 - POLITIQUE "1% PAYSAGE ET DÉVELOPPEMENT"**

La démarche « 1% paysage et développement », mise en place par l'État, est destinée à tirer le meilleur parti de l'aménagement routier réalisé. Elle permet de soutenir financièrement des actions menées par les porteurs locaux de projets (communes, communautés de communes, conseils généraux, etc. ) en faveur de la valorisation des paysages traversés.

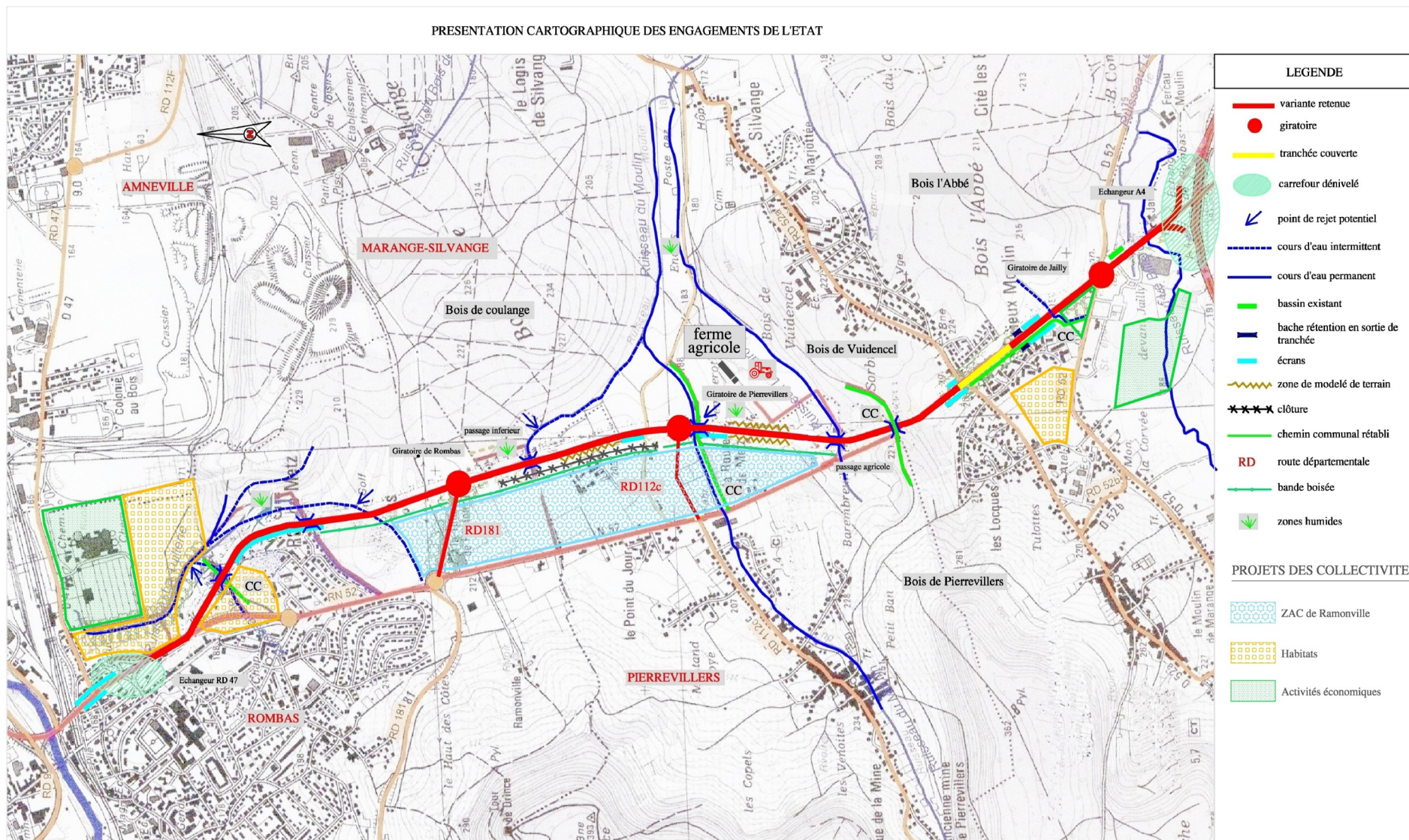
La DREAL Lorraine est chargée, sous l'autorité du préfet de région, d'animer l'ensemble de la démarche.

Pour être éligibles, les actions devront remplir les conditions fixées par la circulaire du 31 mars 2005 relative à la politique du « 1% paysage et développement » sur le réseau routier national, notamment:

- se situer dans l'aire de co-visibilité, qui correspond aux parties de territoire visibles depuis l'infrastructure ou desquelles une partie de l'infrastructure est visible,
- être conformes aux orientations du «dossier d'axe» qui sera élaboré sous le pilotage de la DREAL et qui fixera les principales orientations de la démarche,
- bénéficier d'un financement du porteur local de projet (communes, communautés de communes, conseils généraux, etc. ) au moins égal à celui du maître d'ouvrage.

Les porteurs de projet, qui proposent des études et des actions éligibles au titre de la politique du «1% paysage et développement», peuvent prétendre à une aide financière de l'État sous réserve que la demande soit effectuée suffisamment en amont, pour une signature de la convention d'engagement des actions au plus tard dans les trois années suivant la mise en service de l'infrastructure sur le territoire du programme d'actions concerné.

### 3 - PRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT





## 4 - GLOSSAIRE

AE	Autorité environnementale du MEEDDM
APS	Avant-projet sommaire
CCPOM	Communauté de communes du pays Orne-Moselle
CAT	Centre d'Aide par le Travail
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
DCE	Dossier de consultation des entreprises
DDT	Direction départementale des territoires
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DIREN	Direction régionale de l'environnement
DRAC	Direction régionale des affaires culturelles
DRAF	Direction régionale de l'agriculture et de la forêt
DRIRE	Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement
DUP	Déclaration d'utilité publique
EDF	Électricité de France
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
INRAP	Institut national de recherche archéologique préventive
LAeq	Indice acoustique
MEEDDM	Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer
MISE	Mission inter services de l'eau
ONCFS	Office national de la chasse et de la faune sauvage
PAE	Plan Assurance Environnement
POS	Plan d'occupation des sols
PLU	Plan local d'urbanisme
PPRI	Plan de prévention des risques d'inondation
PRO	Projet
RD	Route départementale
RN	Route nationale
RTE	Réseau de transport d'électricité
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement de la gestion des eaux
SDAP	Service départemental de l'architecture et du patrimoine
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
SETRA	Service d'études techniques des routes et autoroutes
TC	Tranchée couverte
ZNIEFF	Zone naturelle l'intérêt écologique faunistique et floristique



<b>Accidentogène</b>	Se dit d'une zone d'accumulation d'accidents
<b>Aménitaire</b>	Concept désignant l'agrément lié à la fréquentation d'un lieu. Évoque le plaisir gratuit offert par la vision, la contemplation de la nature en tant qu'habitats naturels et ensemble d'espèces animales et végétales en relations ou par l'immersion dans la nature sauvage. Concept qui relève dans la conscience collective pour certains aspects de la catégorie de bien public, de l'intérêt public et de l'intérêt général.
<b>Biotope</b>	Aire géographique représentée par un milieu associant un ensemble de facteurs physicochimique-chimiques (ensoleillement, température, d'hygrométrie) dans lequel se développe un cortège d'espèces animales et /ou végétales
<b>dB (A)</b>	Le décibel (A) est utilisé pour mesurer les bruits environnementaux. Il s'agit d'un décibel pondéré A qui constitue une unité du niveau de pression acoustique. En effet, l'oreille et le cerveau humains interprètent l'intensité d'un son en partie en fonction de sa hauteur tonale. Par conséquent, les sonomètres sont programmés pour mesurer le dB (A), «A» représentant un facteur appliqué pour refléter la manière dont l'oreille humaine entendrait et interpréterait le son qui est mesuré.
<b>Hydrobiologie</b>	Science qui étudie les invertébrés aquatiques et la façon dont ils se développent dans le lit des cours d'eau
<b>Hydrogéologie</b>	Science qui étudie l'eau souterraine. Son domaine d'étude repose sur deux branches des sciences de la terre, la géologie et l'hydrologie. L'hydrogéologie s'occupe de la distribution et de la circulation de l'eau souterraine dans le sol et les roches, en tenant compte de leurs interactions avec les conditions géologiques et l'eau de surface
<b>Incidence brute</b>	Incidence théorique du projet évaluée avant mise en œuvre de mesures environnementales destinées à réduire ou supprimer ces incidences.
<b>Merlon</b>	Butte de terre notamment utilisée comme protection phonique ou pour l'insertion paysagère d'un ouvrage
<b>Pédologique</b>	Science de la terre en géologie qui concerne l'étude de la formation et l'évolution des sols.
<b>Ripisylve</b>	Formation végétale linéaire où domine l'arbre, dépendante et riveraine d'un cours d'eau



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# VR52 – Phase 3 "Golf"

## Section Rombas-Vitry

### *Mesure de l'impact du projet sur les bassins versants*

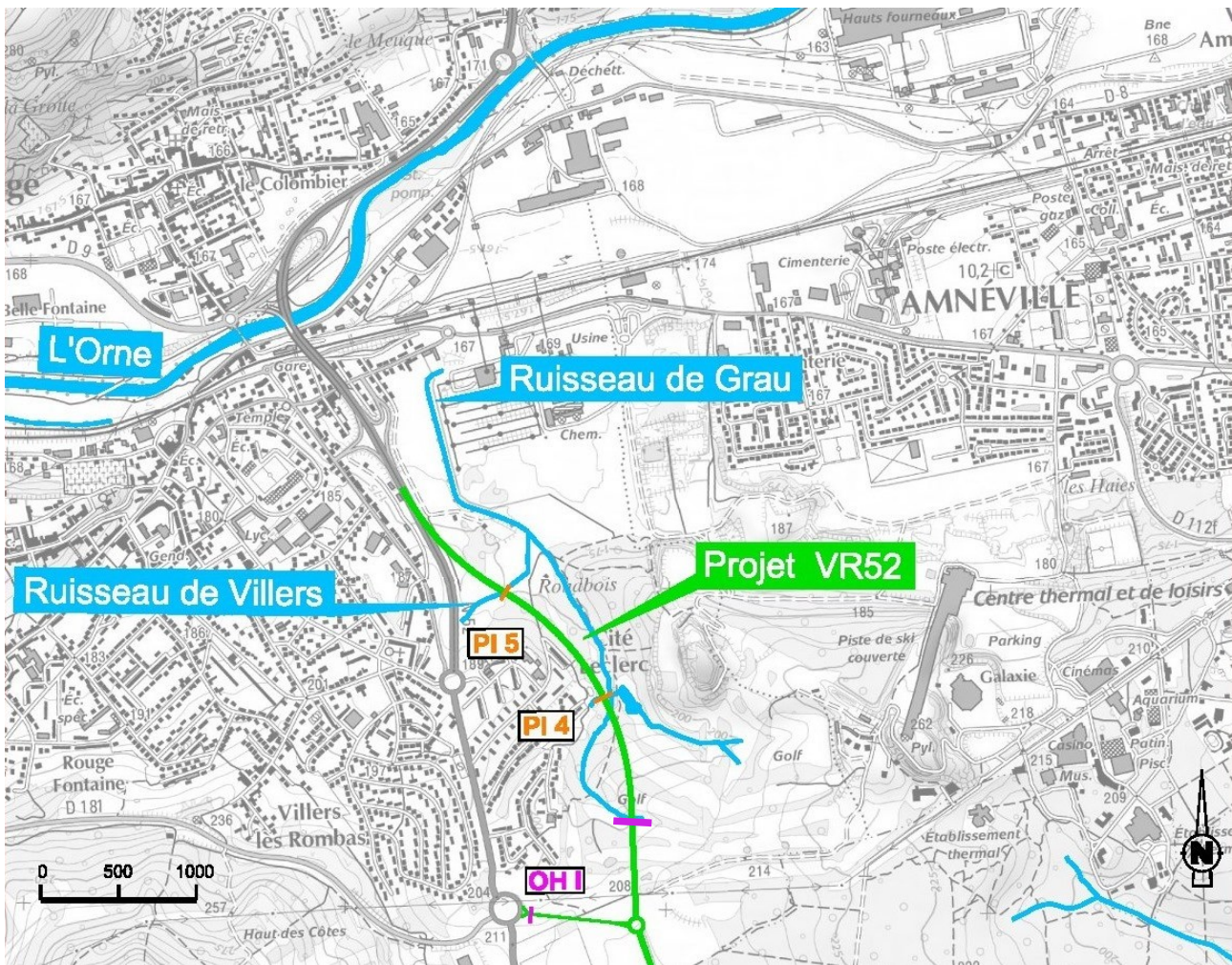
*Préliminaire au dossier « loi sur l'eau »  
Rubrique 2.1.5.0 selon l'article R. 214-1 du CE*

Maître d'ouvrage	DREAL Grand Est
Maître d'œuvre	DIR-Est – Service d'Ingénierie Routière Lorrain

Version du	Modifications
12/09/22	Création

# 1 Préambule

La phase 3 de la VR52, dite phase "Golf", consiste en un aménagement neuf à 2x2 voies, entre le nouveau giratoire de Rombas et l'échangeur existant de Rombas.



Plan de situation du projet VR52 phase Golf

Dans le cadre de l'élaboration du dossier projet de cette section de VR52, les procédures nécessaires au dossier "Loi sur l'eau" sont établies après la DUP (du 2 octobre 2007, prorogée de 5 ans, à compter du 2 octobre 2012).

Le présent document consiste à expliquer les démarches réalisées afin d'estimer l'impact du projet sur les bassins versants concernés par la future section, pour finalement déterminer le type de procédure (Autorisation [A] ou Déclaration [D]) à établir, conformément à la réglementation Loi sur l'Eau (LSE).

## 2 Rappel de la réglementation

Dans le cas d'une DUP antérieure à 2017, il s'agit d'établir soit une demande unique d'Autorisation Environnementale (AE), soit des demandes séparées (procédures Loi sur l'Eau et Dérogations espèces protégées).

Le projet VR52 phase "Golf" fait partie des Installations, Ouvrages, Travaux, Activités (Iota), il est alors soumis soit à autorisation (A), soit à déclaration (D) (cf. nomenclature Iota, au titre de la loi sur l'eau).

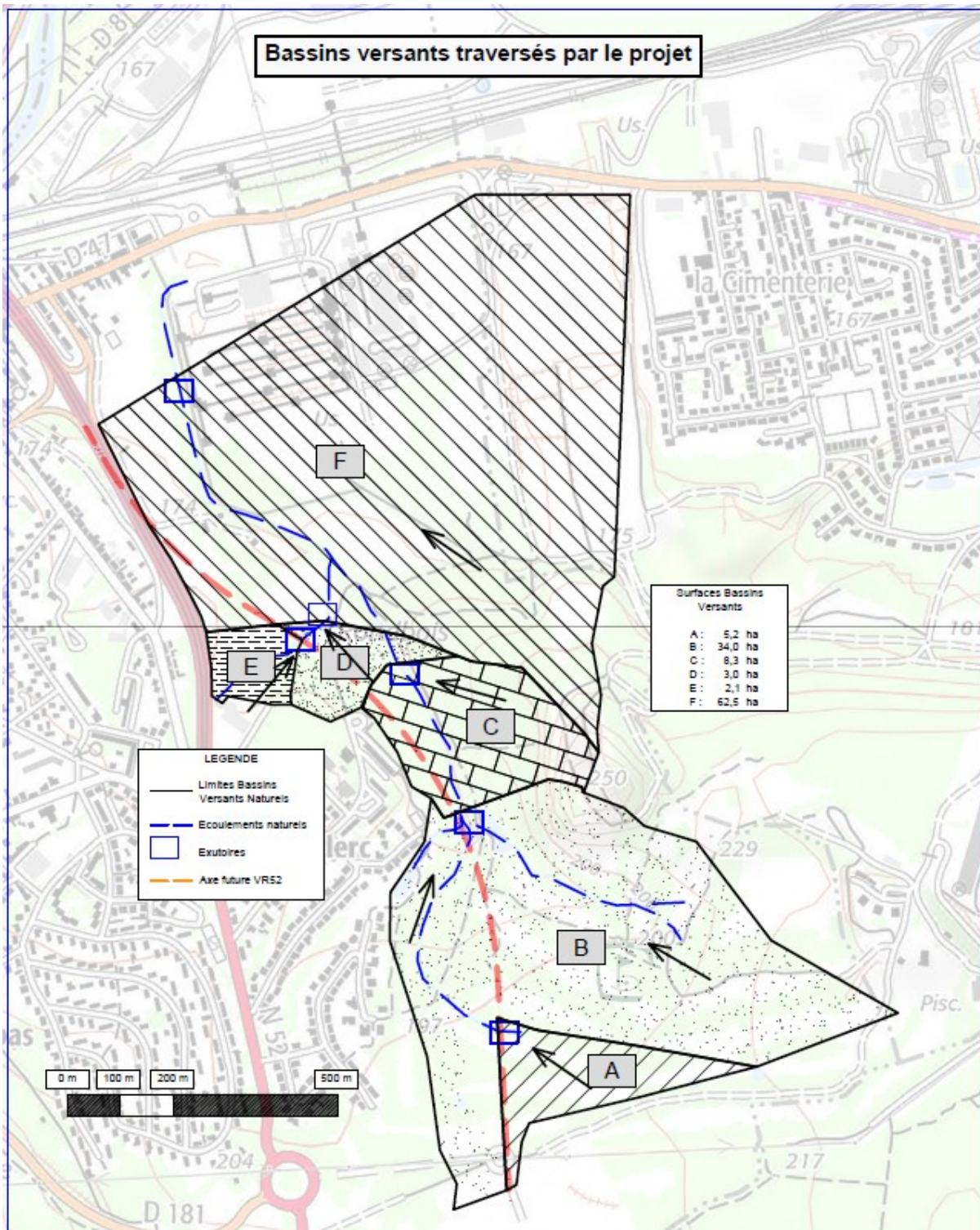
Selon la rubrique 2.1.5.0 : rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale [S] du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin versant naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :

- $S \geq 20$  ha : Autorisation
- $1 \text{ ha} < S < 20$  ha : Déclaration



### 3 Détermination de la surface S

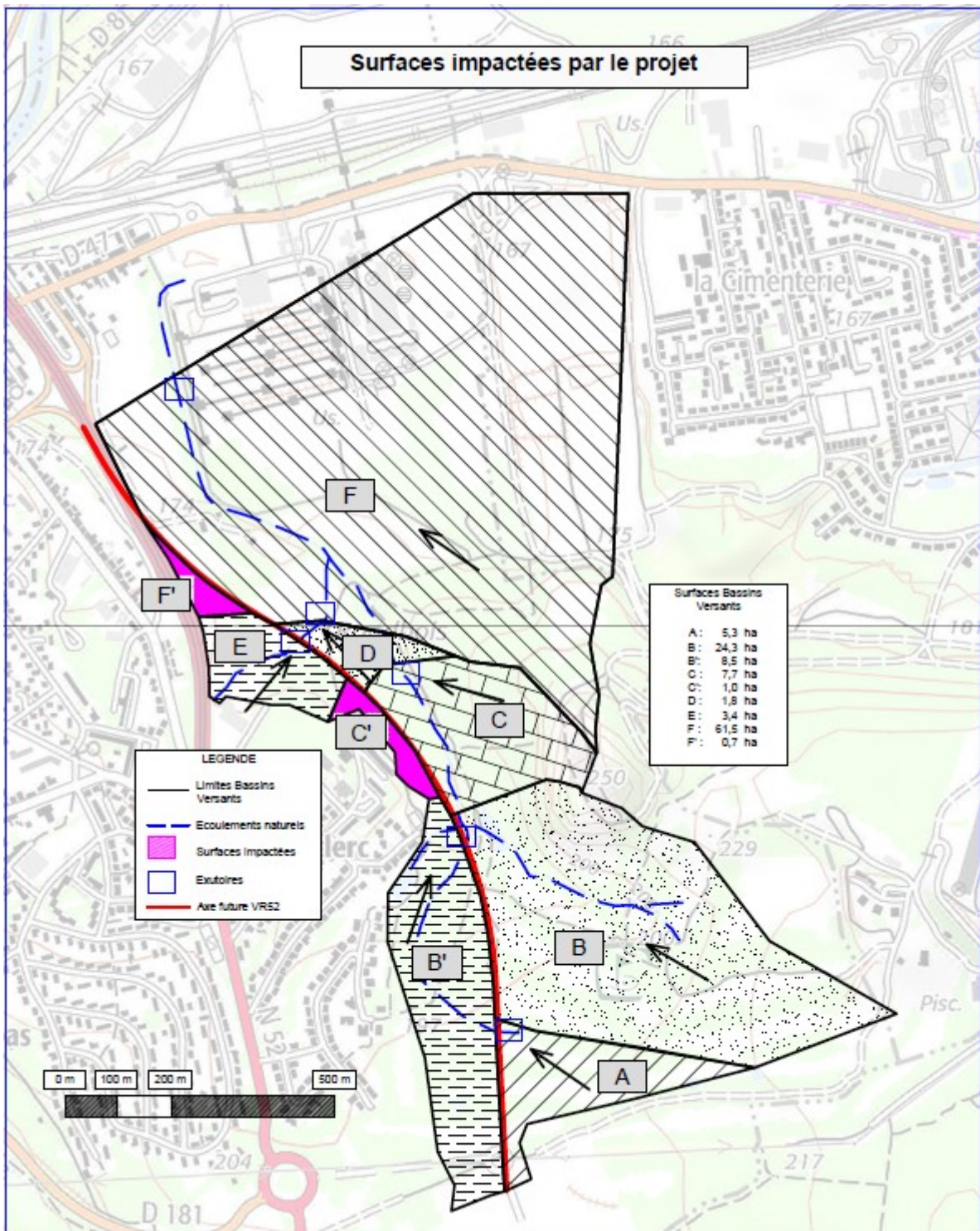
Dans un premier temps, les bassins versants naturels interceptés par le projet ont été calculés, à l'aide du logiciel Covadis. La zone d'étude élargie comprend 6 sous-bassins qui représentent une surface totale de 115 ha. Leurs exutoires sont les ruisseaux de Grau et de Villers.



Dans un second temps, le projet, qui ne modifie pas les écoulements naturels des ruisseaux (réalisation d'un ouvrage hydraulique et de 2 passages inférieurs), a été intégré au terrain naturel pour réaliser un nouveau Modèle Numérique de Terrain (MNT). Une nouvelle modélisation, toujours à l'aide du logiciel Covadis, a permis de déterminer les nouveaux bassins versants et leurs exutoires respectifs.



Il s'agit alors de recenser les surfaces pour lesquelles l'exutoire est différent de ce qui apparaissait lors de la première étape. Il apparaît alors que le projet modifie l'écoulement des eaux sur 2 zones, représentant 1,7 ha.



C'est donc l'ensemble de ces surfaces, augmenté de la surface de route créée (1,7 km x 27 m<sup>1</sup>, soit 4,6 ha), qui est considéré comme impacté par le projet. Cette surface S, de 6,3 ha, est inférieure au seuil de 20 ha nécessitant une Autorisation au titre de la loi sur l'eau.

## 4 Conclusion

Avec une surface interceptée par le projet de 6,3 ha, le projet nécessite une déclaration au titre de la loi sur l'eau.

1 Comprenant 2 cunettes de 2,50 m, 2 BAU de 2,50 m, 2x2 voies (14 m) et 1 TPC de 3,00 m.



**Maître d'Ouvrage**  
Ministère de la transition écologique

DREAL Grand Est

**Service Transports, Infrastructures et Déplacements**  
Pôle Maîtrise d'Ouvrage Routière de Metz



**RN 52 - SECTION A4 - VITRY SUR ORNE**

Phase 3

Giratoire Sud de ROMBAS - Echangeur de la RD 47

Dossier de demande d'examen au cas par cas  
préalable à la réalisation éventuelle d'une  
évaluation environnementale

PIECES ANNEXES

PLAN DE SITUATION

Maître d'Oeuvre

**Direction Interdépartementale des Routes Est**  
**Service d'Ingénierie Routière Lorrain**

Site de Nancy : BP 82120 - 10 et 16 Promenade des Canaux - 54021 Nancy Cedex  
Tél : 03 83 50 97 03

Site de Metz : CS 95231 - 1 Boulevard Solidarité - 57076 METZ CEDEX 03  
Tél: 03 87 61 63 53 - Fax: 03 87 61 63 50



Véritifié par le chef de  
la subdivision ETN n°1  
Metz,

le :

Présenté par le chef  
du Service Ingénierie  
Routière Lorrain

Metz,

le :

Pièce numéro:

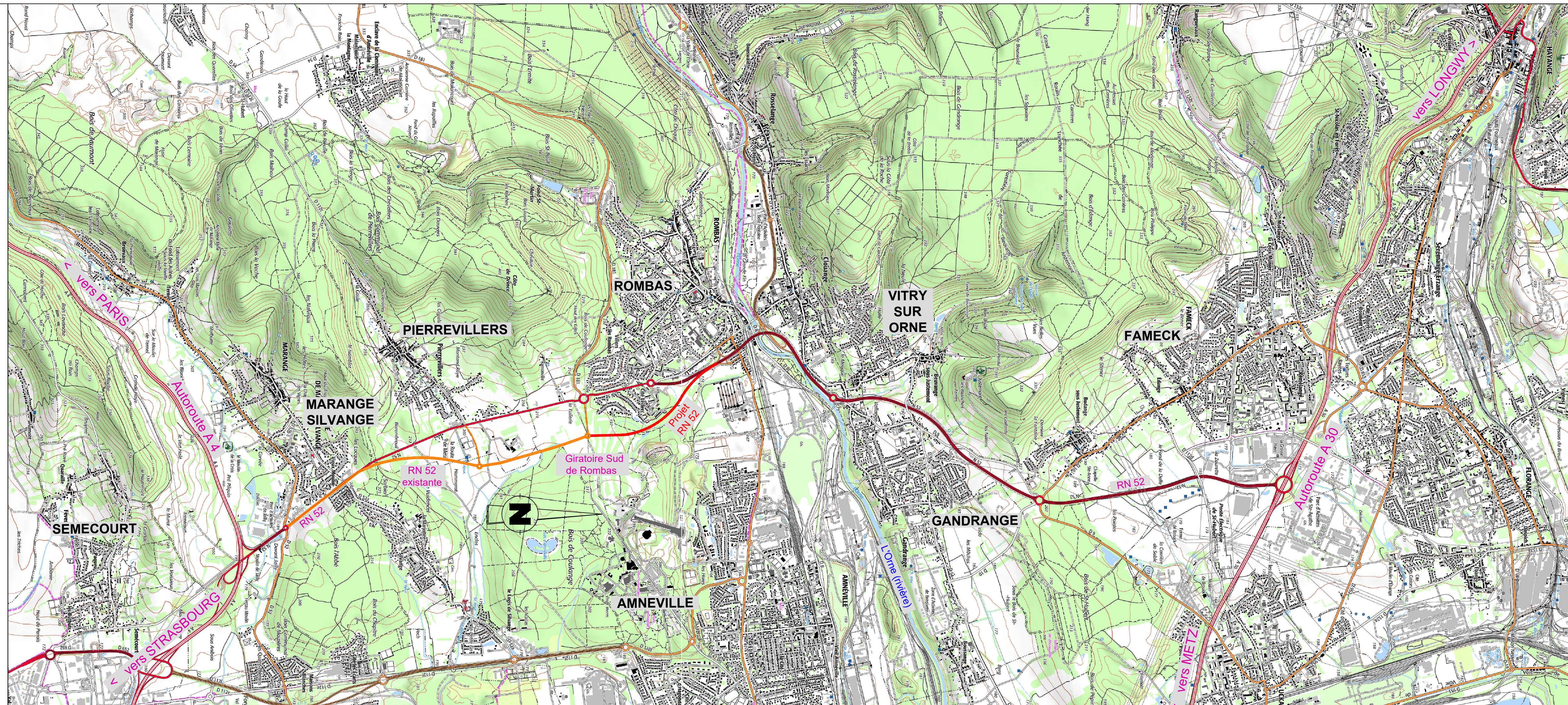
**Annexe 2**

Echelle: 1/25 000

Référence du document

Indice A

25 novembre 2022





**Maître d'Ouvrage**  
**Ministère de la transition écologique**

**DREAL Grand Est**

**Service Transports, Infrastructures et Déplacements**  
**Pôle Maîtrise d'Ouvrage Routière de Metz**



## **RN 52 - SECTION A4 - VITRY SUR ORNE**

**Phase 3**

**Giratoire Sud de ROMBAS - Echangeur de la RD 47**

**Dossier de demande d'examen au cas par cas**  
**préalable à la réalisation éventuelle d'une**  
**évaluation environnementale**

**PIECES ANNEXES**

**RELEVÉ PHOTOGRAPHIQUE**

**Maître d'Oeuvre**

**Direction Interdépartementale des Routes Est**  
**Service d'Ingénierie Routière Lorrain**

Site de Nancy : BP 82120 - 10 et 16 Promenade des Canaux - 54021 Nancy Cedex  
Tél : 03 83 50 97 03

Site de Metz : CS 95231 - 1 Boulevard Solidarité - 57076 METZ CEDEX 03  
Tél: 03 87 61 63 53 - Fax: 03 87 61 63 50



Vérifié par le chef de  
la subdivision ETN n°1  
Metz,

le :

Présenté par le chef  
du Service Ingénierie  
Routière Lorrain

Metz,

le :

Pièce numéro:

**Annexe 3**

Echelle: 1/25 000

Référence du document

Indice A  
25 novembre 2022



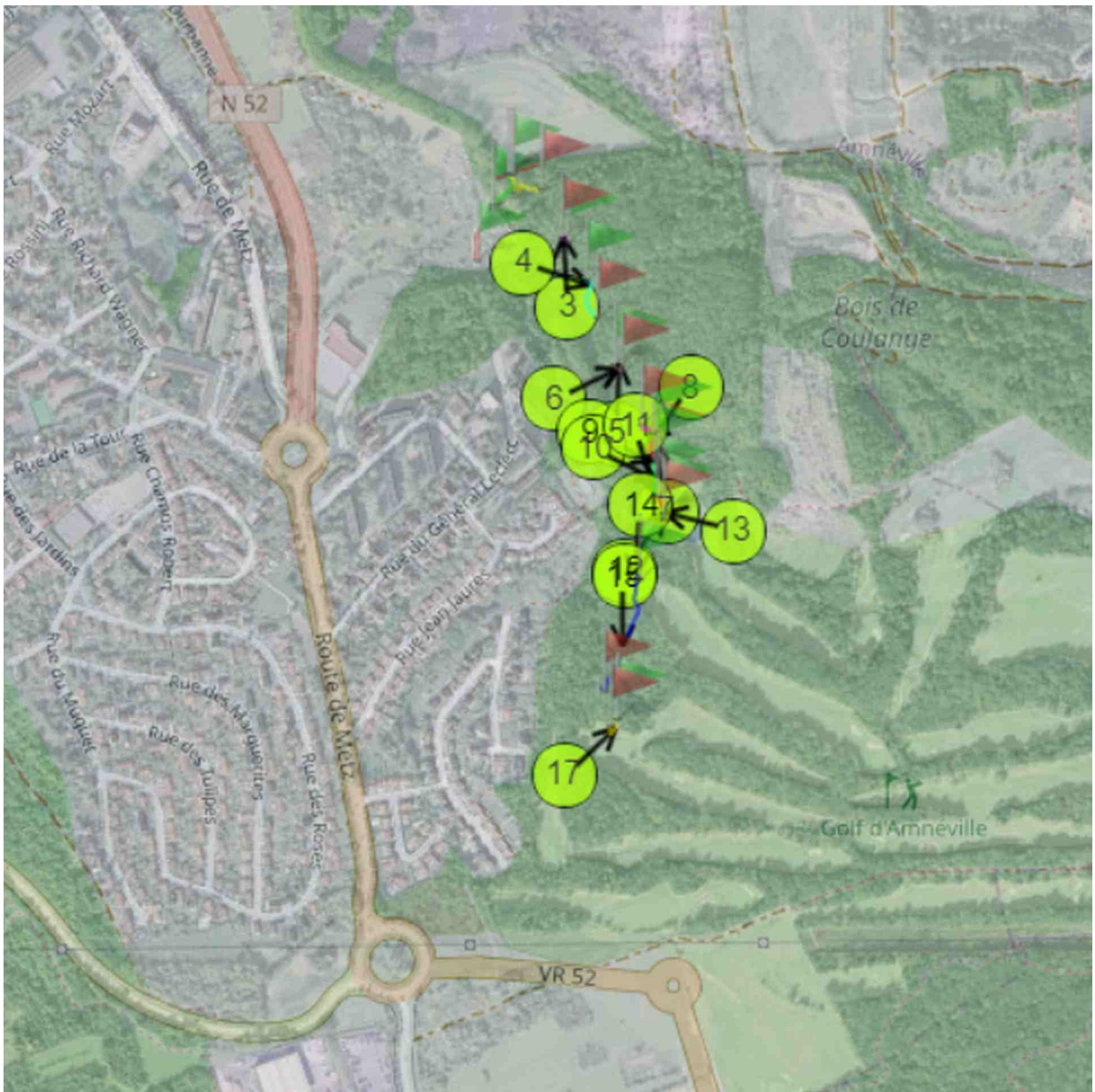


Figure 1 : Vue en plan du relevé photographique (vue globale)

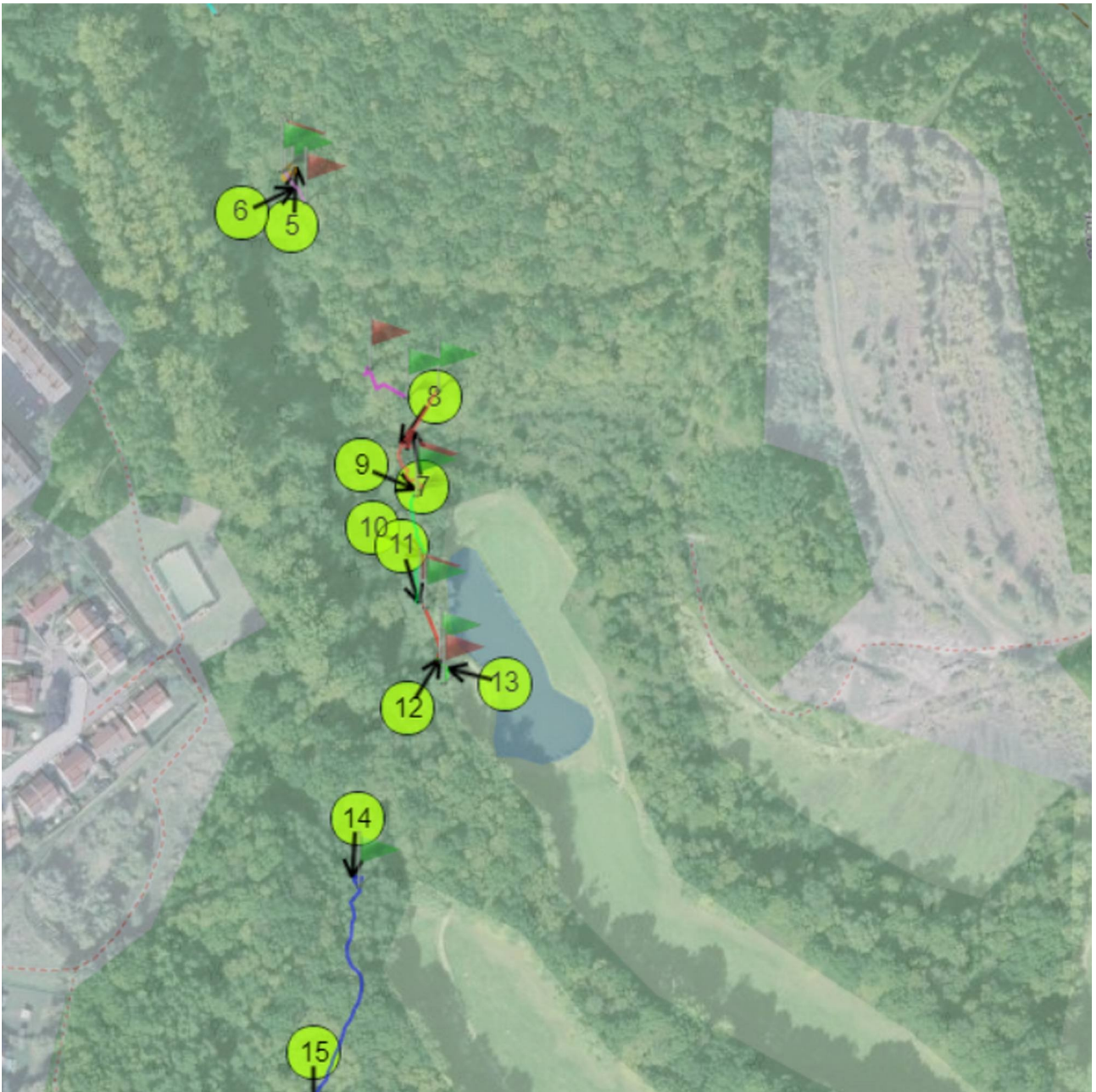


Figure 2 : Vue en plan du relevé photographique (Zoom)





*Figure 3 : image n°3*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,249438	6,111417	357	29/11/22





*Figure 4 : image n°4*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,248817	6,111938	108	29/11/22





*Figure 5 : image n°5*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,247838	6,112482	2	29/11/22





*Figure 6 : image n°6*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,247767	6,112483	84	29/11/22





*Figure 7 : image n°7*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,246842	6,113167	349	29/11/22





Figure 8 : image n°8

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,246780	6,113105	214	29/11/22





Figure 9 : image n°9

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,246618	6,113192	113	29/11/22





*Figure 10 : image n°10*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,246368	6,113247	116	29/11/22





*Figure 11 : image n°11*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,246185	6,113208	163	29/11/22





*Figure 12 : image n°12*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,245970	6,113325	32	29/11/22





*Figure 13 : image n°13*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,245928	6,113375	284	29/11/22





*Figure 14 : image n°14*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,245137	6,112827	184	29/11/22





*Figure 15 : image n°15*

Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,244247	6,112597	180	29/11/22



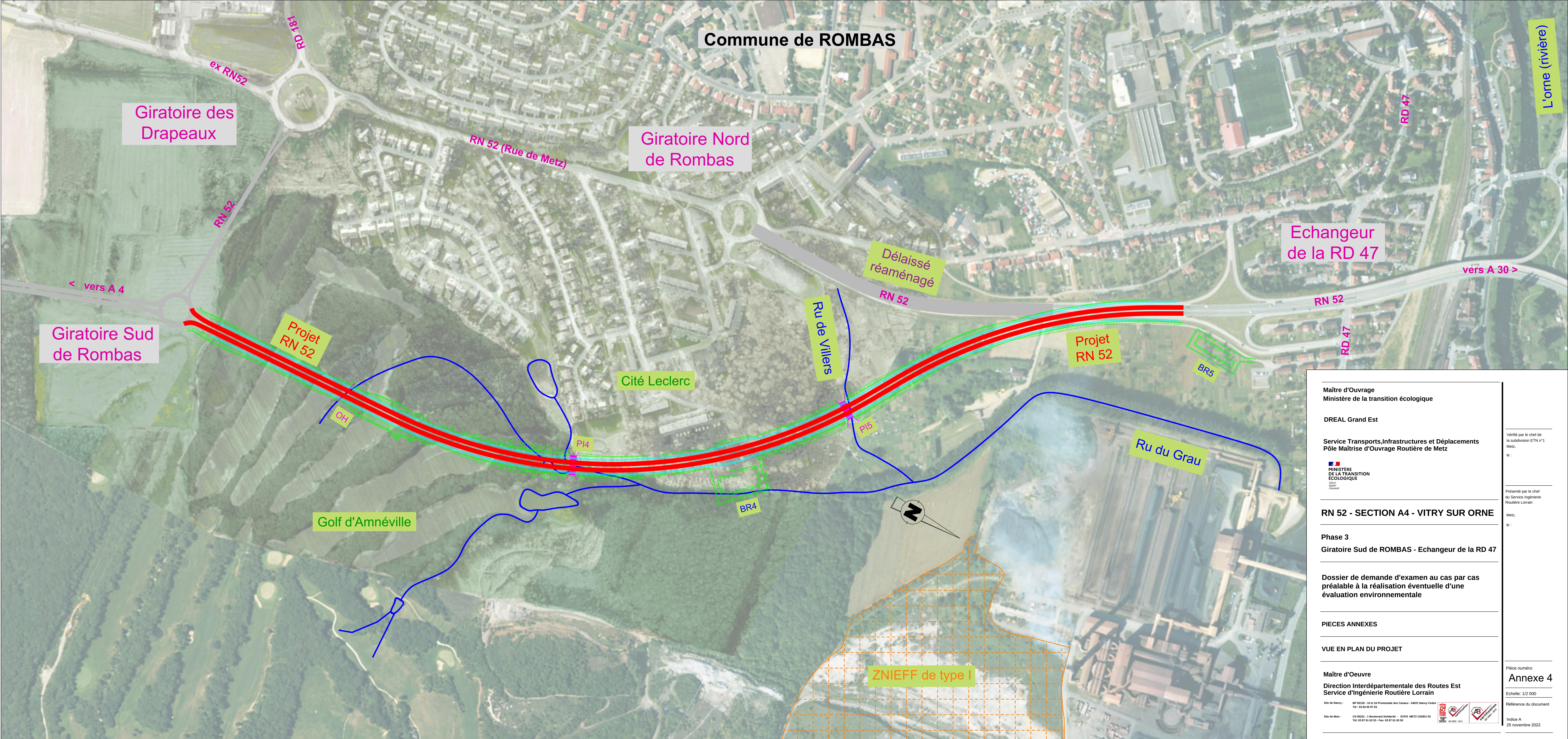


*Figure 16 : image n°17*


Latitude (DD)	Longitude (DD)	Azimut (°)	date
49,243245	6,112417	46	29/11/22



**Commune de ROMBAS**

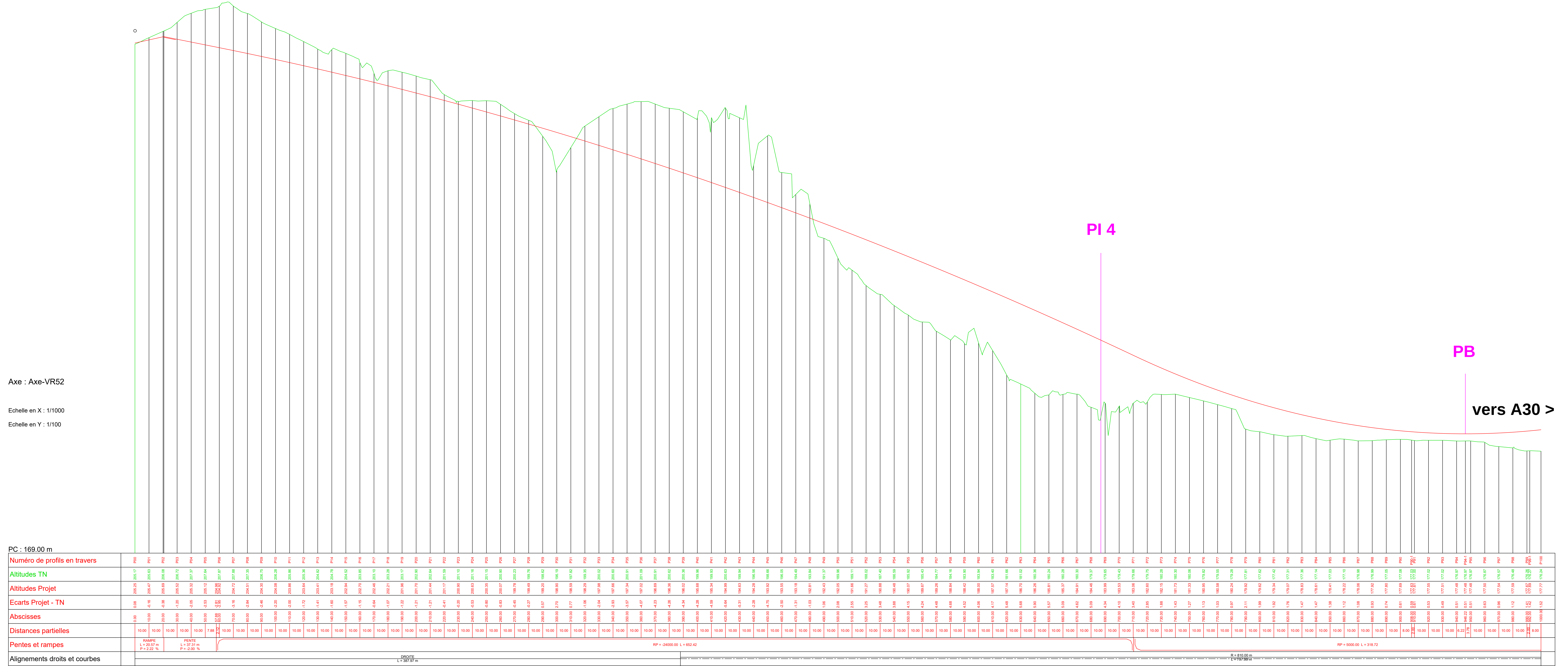


L'orne (rivière)

<p><b>Maître d'Ouvrage</b> Ministère de la transition écologique</p> <p><b>DREAL Grand Est</b></p> <p><b>Service Transports, Infrastructures et Déplacements</b> Pôle Maîtrise d'Ouvrage Routière de Metz</p> <p> MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE</p> <p><b>RN 52 - SECTION A4 - VITRY SUR ORNE</b></p> <p><b>Phase 3</b> Giratoire Sud de ROMBAS - Echangeur de la RD 47</p> <p><b>Dossier de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale</b></p> <p><b>PIECES ANNEXES</b></p> <p><b>VUE EN PLAN DU PROJET</b></p> <p><b>Maître d'Oeuvre</b> Direction Interdépartementale des Routes Est Service d'Ingénierie Routière Lorrain</p> <p><small>Site de Nancy : BP 82220 - 54 et 18 Promenade des Canaux - 54022 Nancy Cedex 1 Tel. 03 83 80 57 00</small></p> <p><small>Site de Metz : CS 90223 - 1 Boulevard de l'Industrie - 57076 METZ CEDEX 03 Tel. 03 87 41 03 03 - Fax: 03 87 41 03 00</small></p>	<p>Vérifié par le chef de la subdivision ETN n°1 Metz, le :</p> <p>Présenté par le chef du Service Ingénierie Routière Lorrain Metz, le :</p> <p>Pièce numéro: <b>Annexe 4</b></p> <p>Echelle: 1/2 000</p> <p>Référence du document Indice A 25 novembre 2022</p>
---	---



# Centre du giratoire de ROMBAS



Maîtrise d'Ouvrage  
Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire  
Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Grand Est  
Service Transports  
Pôle Maîtrise d'Ouvrage Routière de Metz



VR52 - Section A4 - VITRY SUR ORNE

Projet partiel deuxième phase  
Section Rombas - Vitry

Profil en long

Maître d'Oeuvre  
Direction Interdépartementale des Routes Est  
Service d'Ingénierie Routière Lorrain

Site de Nancy : BP 82220 - 10 av. St Pierre des Cordons - 54221 Nancy Cedex  
Tél. 03 83 93 91 13  
Site de Metz : CS 86234 - 1 Boulevard Sévère - 57076 METZ CEDEX 03  
Tél. 03 87 61 63 63 - Fax: 03 87 61 63 90



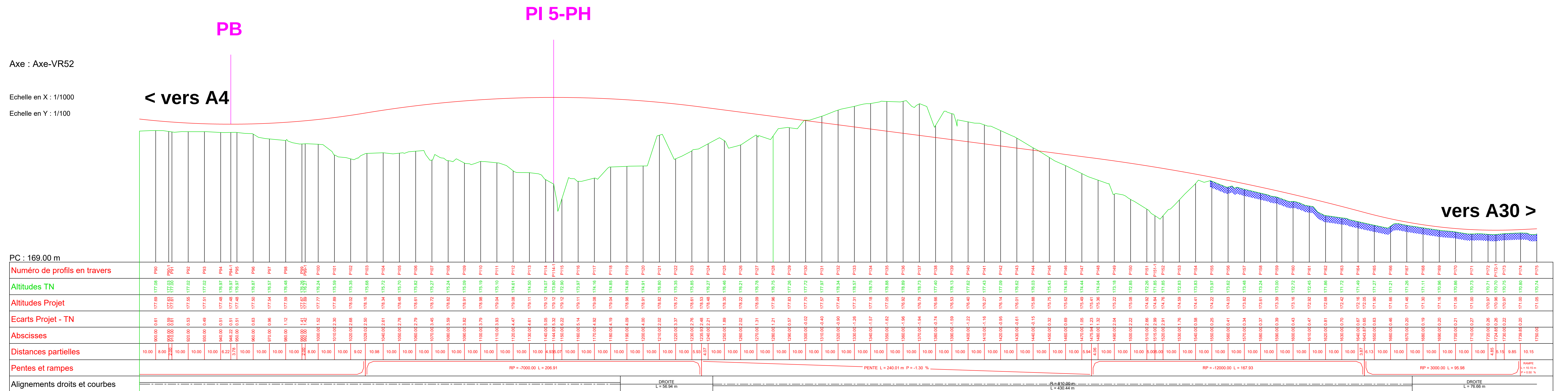
Dressé par le  
Chef ETNI  
Metz, le :

Vérifié par le Chef du  
SIR Lorrain  
Metz, le :

Pièce numéro:  
**3**

Echelles : 1/10000 - 1/1000

Référence du document :  
Indice 0 du 27/05/2021



Maîtrise d'Ouvrage

Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Grand Est

Service Transports

Pôle Maîtrise d'Ouvrage Routière de Metz



## VR52 - Section A4 - VITRY SUR ORNE

### Projet partiel deuxième phase Section Rombas - Vitry

### Profils en travers

Maître d'Oeuvre

Direction Interdépartementale des Routes Est  
Service d'Ingénierie Routière Lorrain

Site de Nancy : BP 82120 - 10 et 16 Promenade des Canaux - 54021 Nancy Cedex  
Tél : 03 83 50 97 03

Site de Metz : CS 95231 - 1 Boulevard Solidarité - 57076 METZ CEDEX 03  
Tél: 03 87 61 63 53 - Fax: 03 87 61 63 50



Dressé par le  
Chef ETN1

Metz, le:

Vérifié par le Chef du  
SIR Lorrain

Metz, le :

Pièce numéro:

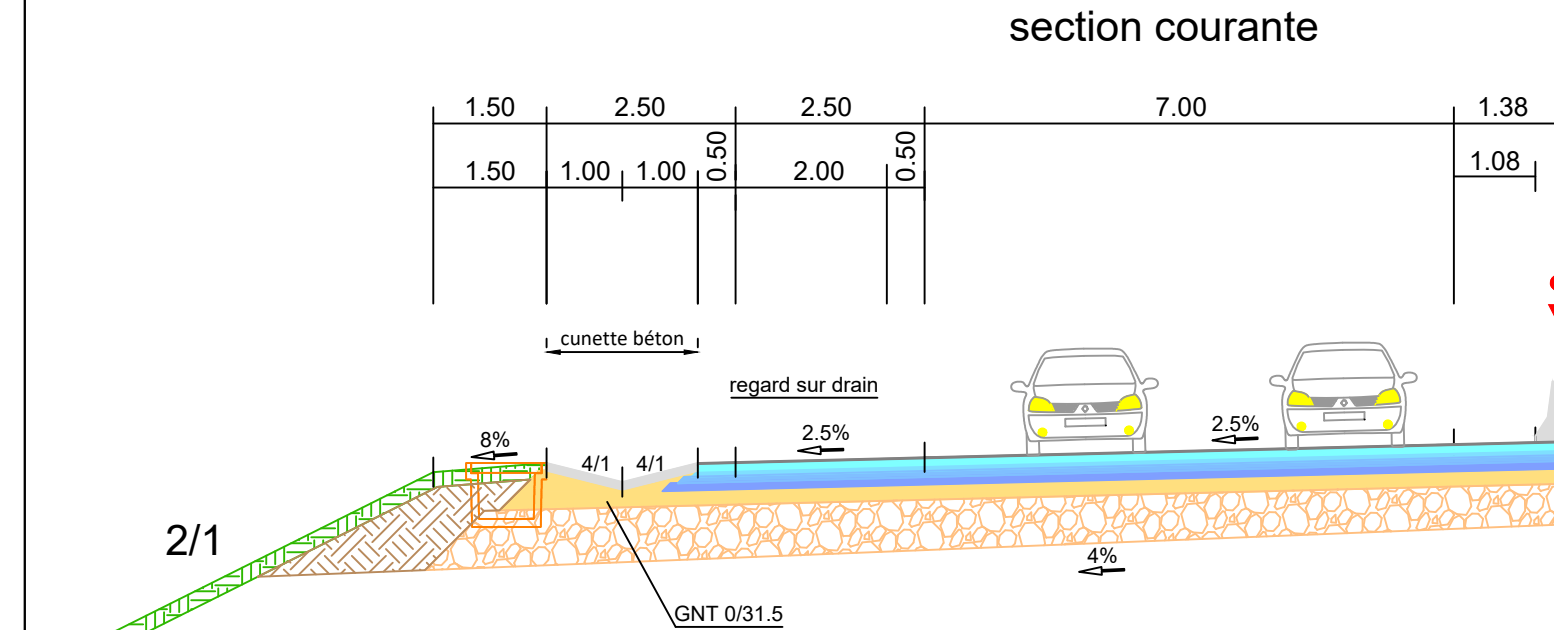
**4**

Echelle : 1/100e

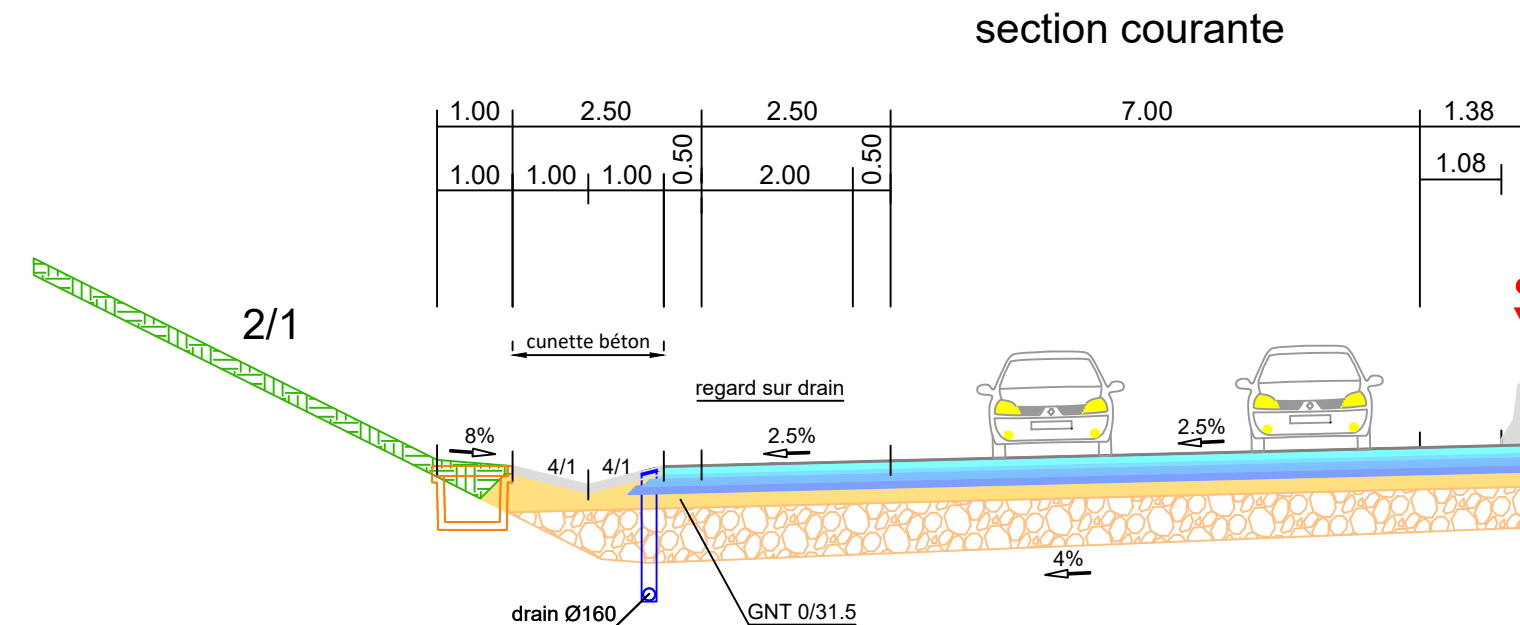
Référence du document :

**Indice 0 du 27/05/2021**

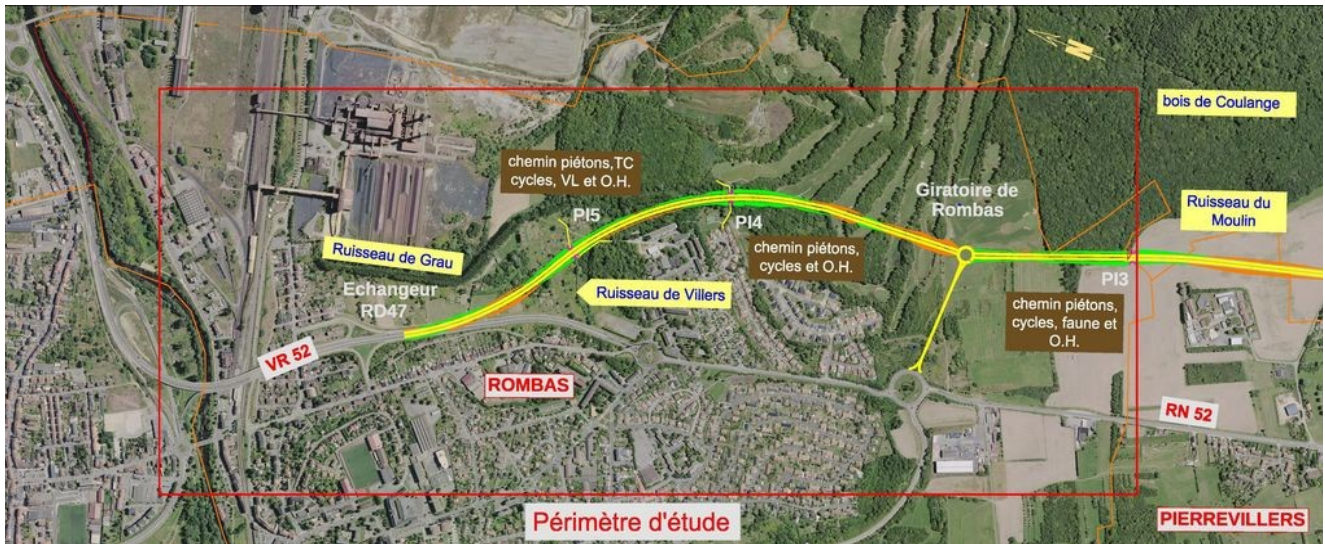
### Section courante - 1/2 profil type en remblai



### Section courante - 1/2 profil type en déblai







## VR52 – Section A4 – VITRY-SUR-ORNE

### Projet partiel – deuxième phase Section Rombas – VITRY

#### *Pièce 1 : Rapport de présentation*

Maître d'ouvrage	DREAL Grand Est
Maître d'œuvre	DIR-Est – Service d'Ingénierie Routière Lorrain

<b>Version du</b>	<b>Modifications</b>
21/06/21	



## Table des matières

1	Présentation générale.....	5
1.1	Présentation du tracé.....	5
1.2	Présentation du référentiel technique.....	5
1.3	Statut de la voie.....	5
2	Géométrie.....	5
2.1	Section courante.....	5
2.1.1	Tracé en plan.....	5
2.1.2	Profil en long.....	5
2.1.3	Profil en travers.....	6
2.2	Échanges.....	6
2.2.1	Entrée et sortie de la nouvelle section vers l'A.30.....	6
2.2.2	Entrée et sortie de la nouvelle section vers l'A4.....	6
3	Terrassements.....	7
3.1	Nature des matériaux.....	7
3.2	Hypothèses de réutilisation.....	7
3.3	Dispositions constructives.....	7
3.4	Cubatures.....	7
4	Eau et assainissement.....	7
4.1	Bassins versants et rétablissement des écoulements naturels.....	7
4.2	Réseau de collecte.....	8
4.3	Drainage des zones en déblais.....	8
4.4	Bassins de rétention.....	8
4.5	Option.....	8
5	Chaussées.....	9
5.1	Généralités.....	9
5.2	Option.....	9
6	Études particulières.....	9
6.1	Réseaux.....	9
6.2	Environnement.....	9
6.3	Transports exceptionnels.....	9
6.4	Option écrans et protections phoniques.....	10
6.5	Option réaménagement du délaissé.....	10
7	Ouvrages d'art courant.....	10
8	Exploitation.....	10
8.1	Exploitation sous chantier.....	10
8.2	Exploitation après mise en service.....	10

9	Signalisation, dispositifs de retenue et services à l'utilisateur.....	11
9.1	Signalisation verticale.....	11
9.1.1	Signalisation de police.....	11
9.1.2	Signalisation directionnelle.....	11
9.1.3	Signalisation de repérage.....	11
9.1.4	Signalisation dynamique.....	11
9.1.5	Signalisation d'information culturelle et touristique.....	11
9.1.6	Option.....	11
9.2	Signalisation horizontale.....	11
9.2.1	Généralités.....	11
9.2.2	Option.....	12
9.3	Dispositifs de retenue.....	12
9.3.1	Généralités.....	12
9.3.2	Dispositif de retenue en TPC.....	12
9.3.3	Dispositif de retenue en accotement.....	12
9.3.4	Dispositif de retenue sur ouvrage d'art.....	12
9.3.5	Extrémités des dispositifs de retenue.....	13
9.3.6	Dispositif d'interruption du Terre Plein central.....	13
9.3.7	Option.....	13
9.4	Services à l'utilisateur.....	13
9.4.1	Arrêt des véhicules.....	13
9.4.2	Arrêt des véhicules.....	13
9.4.3	Éclairage public.....	13
10	Entretien et domanialité.....	13
10.1	Entretien.....	13
10.2	Domanialité.....	14



---

# 1 Présentation générale

---

## 1.1 Présentation du tracé

---

Le tracé de la VR52 qui contourne la cité Leclerc a une longueur de 1750 mètres. Le profil en travers est à 2 × 2 voies sur toute la section.

Le tracé débute au giratoire de Rombas et s'achève à l'échangeur avec la RD47.

## 1.2 Présentation du référentiel technique

---

Le référentiel géométrique du projet d'aménagement de la VR52 est le guide de conception des Voies Structurantes d'Agglomération à 90 km/h (VSA90) de novembre 2014.

Au Sud de la section, l'approche du giratoire de Rombas a été conçu en appliquant le guide d'Aménagement des Carrefours Interurbains sur Route Principale (ACIRP) de décembre 1998.

## 1.3 Statut de la voie

---

La VR52 sera une artère interurbaine de type 3 – 2 × 2 voies, telle que définie par la circulaire du 9 décembre 1991, avec statut de déviation de route à grande circulation et échanges à niveau de type giratoire. La VR52 aura le statut de déviation de route à grande circulation et ses accès sont réglementés. L'accès aux piétons, cyclistes, cyclomotoristes, véhicules agricoles, voitures, ... est donc exclu. La vitesse est limitée à 90Km/h sur la section courante.

---

# 2 Géométrie

---

## 2.1 Section courante

---

### 2.1.1 Tracé en plan

Les caractéristiques du tracé en plan du projet sont :

Catégorie	VSA90	Valeur projet	Conformité
Rayon minimal (Rm) avec d=7 %	240 m	810 m	oui
Rayon minimal au dévers normal (Rdn) 2,5 %	370 m	810 m	oui

Le tracé en plan ne déroge pas aux règles du guide VSA.

### 2.1.2 Profil en long

Les caractéristiques du profil en long du projet sont :

Catégorie	VSA90	Valeur projet	Conformité
Déclivité maximale	6 %	1,30 %	oui
Rayon minimal en angle saillant	2 700 m	7 000 m	oui
Rayon minimal en angle rentrant	1 300 m	3 000 m	oui

Le profil en long ne déroge pas aux règles du guide VSA.

### 2.1.3 Profil en travers

Les caractéristiques du profil en travers sont les suivantes :

		Valeur recommandée VSA90	Valeur projet	Conformité
Chaussée	Nombre de voies de circulation	Au moins 2 par sens	2 × 2	oui
	Largeur des voies de circulation	Entre 3 m et 3m50	3,50 m	oui
Terre-plein central (TPC)	Bande dérasée de gauche	1 m	1,08 m	NON
	Bande médiane	En fonction des éléments implantés	0,60 m	oui
	Inter-distance maximale entre deux ITPC	2 000 m	1 600 m	oui
Accotement	Zone de sécurité	7,00 m	7,00 m	oui
	Bande d'arrêt	2,50 m	2,50 m	oui
	Berme	0,75 m minimum	1 m en déblai 1,50 m en remblai	oui

Le TPC de la section aura une largeur de 2m75. Cette largeur a été choisie afin :

- d'avoir une homogénéité de largeur entre la nouvelle section et la section existante de raccordement au Nord du projet,
- de se rapprocher au mieux de la largeur de BDD préconisée par le VSA90.

---

## 2.2 Échanges

---

Le Sud de la section courante sera relié au giratoire de Rombas existant dont les caractéristiques géométriques sont les suivantes :

- rayon extérieur de 29 m,
- îlot central de rayon 20,5 m constitué d'un modelé de terre dépourvu d'obstacle agressif de pente transversale 15 % maximum,
- un anneau de 8,50 m de largeur avec une pente transversale de 2 % vers l'extérieur de l'anneau,
- des bordures de type I2 (saillie 6 cm) ceinturant l'îlot central.

Ce giratoire sera modifié par l'arrivée de la nouvelle section de la VR52.

### 2.2.1 Entrée et sortie de la nouvelle section vers l'A.30

L'entrée et la sortie du giratoire se feront à 2 voies.

De plus, concernant l'entrée du giratoire, la 2 × 2 voies est réduite à 1 voie par un rabattement de la voie rapide sur la voie lente sur une longueur de 234 m. Afin d'augmenter la capacité, la seconde voie est rétablie à une distance de 40 m environ de l'anneau. Cette disposition est conforme à la recommandation du guide ACIRP du SETRA de décembre 1998.

### 2.2.2 Entrée et sortie de la nouvelle section vers l'A4

L'entrée du giratoire restera identique à celle existante aujourd'hui.

La sortie du giratoire sera modifiée pour passer d'une à deux voies de circulation.



---

## 3 Terrassements

---

### 3.1 Nature des matériaux

---

Des reconnaissances de sol ont été réalisées en 2007 sur la section considérée.

L'identification des sols a permis de montrer que dans les zones en déblais, les sols rencontrés sont majoritairement des matériaux fins limoneux, argileux ou marneux, classés A2/A3 voir selon le Guide des Terrassements Routiers.

On ne note pas la présence de schistes cartons ou de matériaux rocheux.

Par ailleurs, certaines zones en déblais ou en remblais nécessiteront des purges ou une base drainante.

### 3.2 Hypothèses de réutilisation

---

La réutilisation des matériaux a été définie, pour le moment, en considérant une hypothèse de travaux de terrassement dans des conditions plutôt défavorables.

Dans ce cas, il a été retenu que :

- 50 % des matériaux sont réutilisés sans traitement,
- 20 % des matériaux sont réutilisés après traitement,
- 30 % des matériaux sont évacués en dépôt définitif en dehors des emprises du chantier.

### 3.3 Dispositions constructives

---

Étant donnée la nature des matériaux rencontrés, la pente des talus retenue est de 2/1 dans les zones en déblais comme dans les sections en remblais.

### 3.4 Cubatures

---

Du point de vue des volumes on a approximativement :

- 75 000 m<sup>3</sup> de déblais,
- 65 000 m<sup>3</sup> de remblais,
- 50 000 m<sup>3</sup> de couche de forme.

Si l'on rapporte ces quantités aux différents taux de réutilisation on obtient :

- 35 000 m<sup>3</sup> de déblais réutilisés sans traitement,
- 15 000 m<sup>3</sup> de déblais réutilisés après traitement,
- 25 000 m<sup>3</sup> de déblais évacués en dépôt définitif en dehors des emprises du chantier.

Aussi, il est prévu l'apport de matériaux granulaires :

- 15 000 m<sup>3</sup> pour la constitution de remblais,
- 50 000 m<sup>3</sup> pour la réalisation de la couche de forme.

Par ailleurs, il est prévu un volume de 25 000 m<sup>3</sup> de déblais et matériaux d'apports granulaires pour la réalisation de purges, de bases drainantes et de masques drainants.

---

## 4 Eau et assainissement

---

### 4.1 Bassins versants et rétablissement des écoulements naturels

---

La section intersecte trois écoulements naturels. Ils seront rétablis afin de perturber le moins possible l'environnement local. Deux ouvrages d'art et un ouvrage hydraulique ainsi que des fossés longitudinaux seront mis en place pour permettre l'acheminement des eaux de ruissellement vers les exutoires naturels.

Des études détaillées devront déterminer les sections hydrauliques à rétablir pour permettre le passage d'une crue centennale.

---

## 4.2 Réseau de collecte

---

Les eaux de ruissellement de plateforme ne seront pas mélangées aux eaux des écoulements naturels. Les réseaux d'assainissement longitudinaux seront donc conçus pour amener les eaux de ruissellement vers des bassins de stockage pour y être traitées avant rejet.

Sur le plus grand linéaire du projet, qu'il soit en déblais ou en remblais, la collecte des eaux de plateforme sera assurée par une cunette en béton, complétée sur certaines sections par des collecteurs longitudinaux sous la cunette, pour avoir la capacité hydraulique nécessaire. Ce dispositif à ciel ouvert permet de s'affranchir de canalisations plus difficiles d'entretien.

Dans sa partie Nord, la collecte des eaux de plateformes sera assurée par des caniveaux à fente afin de limiter l'emprise.

À ce stade de l'étude, il est présenté une estimation où l'assainissement est réalisé jusqu'au point bas Nord du Projet (Profil 171+5).

---

## 4.3 Drainage des zones en déblais

---

Un drainage sous la couche de forme est systématiquement prévu dans les zones en déblais. Les eaux seront rejetées vers le milieu extérieur sans être repris par le réseau d'assainissement de la voirie.

---

## 4.4 Bassins de rétention

---

Les eaux de la plateforme routière transiteront obligatoirement par deux bassins équipés d'un regard de régulation avec voile siphonoïde permettant de contrôler les débits de rejet dans le milieu récepteur et la qualité des eaux.

Une vanne de fermeture manuelle permettra de bloquer les pollutions accidentelles.

Les bassins ont été positionnés en points bas permettant un traitement efficace des eaux de ruissellement.

Une étude spécifique permettra le dimensionnement de ces bassins sur la base :

- d'une capacité épuratoire suffisante assurée par un volume mort toujours en eau (décantation). La surface minimale du miroir d'eau du volume mort est déterminée en fonction du débit d'entrée des eaux de ruissellement dans l'ouvrage, afin d'obtenir une vitesse de décantation inférieure à 1 m/h,
- d'un délai d'intervention maximum de 2 heures pour fermer la vanne de confinement lors d'une pollution accidentelle,
- du confinement d'une pollution accidentelle (50 m<sup>3</sup>) survenant pour une pluie de retour 2 ans et de durée 2 heures avec vanne de confinement fermée,
- d'un rejet adapté au milieu récepteur afin de limiter les perturbations,
- d'un volume de rétention capable de retenir l'équivalent d'une pluie décennale orifice ouvert. Au-delà des surverses permettront d'évacuer l'excédent directement vers l'exutoire par un système de bypass.

Les surfaces imperméabilisées recueillies par les bassins seront d'environ :

- 30 000 m<sup>2</sup> pour le bassin n°4,
- 15 000 m<sup>2</sup> pour le bassin n°5.

Le bassin n°5 devra toutefois être dimensionné afin de pouvoir traiter les 11 000 m<sup>2</sup> supplémentaires du bassin versant routier au Nord et de l'échangeur.

---

## 4.5 Option

---

Dans l'estimation, il est présenté une option qui prévoit la reprise de l'assainissement de surface de la partie Nord du Projet (entre le point bas au profil 171+5 jusqu'à l'ouvrage de la RD47) ainsi que du complément de l'échangeur qui n'aurait pas été réalisé ci-avant. Aujourd'hui, les eaux de surfaces sont collectées et dirigées vers des fossés de pied de talus qui se rejettent dans le milieu naturel. L'option présentée prévoit le recueil des eaux dans des caniveaux à fente dont l'exutoire serait le bassin n°5 réalisé lors des travaux de cette section.



---

## 5 Chaussées

---

### 5.1 Généralités

---

La RN52 constitue l'une des artères du réseau structurant national. À ce titre et tout comme les sections déjà réalisées, la durée de dimensionnement initiale est de **30 ans**.

Compte tenu de l'absence de matériaux du site réutilisables, la couche de forme sera réalisée en matériaux d'apport granulaires non gélifs.

Les assises de chaussées seront réalisées en Grave Bitume conformément aux préconisations de la politique de la DIR Est pour des infrastructures neuves.

Pour un couple TC5<sub>30</sub>/PF2, la structure retenue pour cette nouvelle section est la suivante :

- 4 cm de BBM3 en couche de roulement
- 6 cm de BBSG3 en couche de liaison
- 8 cm de GB3 en couche de base
- 8 cm de GB3 en couche intermédiaire
- 10 cm de GB3 en couche de fondation
- 20 cm de GNT 0/31,5 en couche de forme
- 54 cm de GNT 0/80 en couche de forme

Pour les voies d'entrées et de sortie des giratoires, les 4 cm de BBM3 en couche de roulement seront remplacés par 6 cm de BBSG3.

---

### 5.2 Option

---

Dans l'estimation, il est présenté une option qui prévoit le rabotage est la mise en œuvre de 4 cm de Béton Bitumineux Mince de la partie Nord du Projet (entre le point bas au profil 171+5 jusqu'à l'ouvrage de la RD47) ainsi que du complément de l'échangeur qui n'aurait pas été réalisé ci-avant. Ces travaux seront d'autant plus nécessaires si l'option des travaux d'assainissement est retenue.

---

## 6 Études particulières

---

### 6.1 Réseaux

---

Le recensement des réseaux reste à faire. Des contacts seront à prendre avec les concessionnaires. Des solutions techniques de déplacement ou de protection devront être étudiées puis estimées. Enfin des conventions devront être signées.

L'estimation présentée prévoit une somme pour le déplacement et/ou la protection des réseaux.

---

### 6.2 Environnement

---

Les études environnementales devront définir les besoins. L'estimation présentée ne chiffre aucun montant d'aménagement paysagers. Toutefois, elle prévoit :

- des clôtures à gibiers de 2 m de hauteur sur tout le linéaire,
- 6 passages petites faunes espacés d'une centaine de mètres dans les secteurs en remblais de part et d'autre des deux ouvrages d'arts.

---

### 6.3 Transports exceptionnels

---

La VR52 est un itinéraire de transit pour les convois exceptionnels. Le dossier Projet devra affiner les surlargeurs à réaliser au giratoire de Rombas fin de faciliter le passage des Transports exceptionnels.

---

## 6.4 Option écrans et protections phoniques

---

Des études acoustiques devront être réalisées afin de déterminer le besoin ou non d'écrans phoniques ou de protections acoustiques. Sur environ 300 mètres la section passe à une centaine de mètres de maisons ou d'immeubles de la cité Leclerc.

L'estimation prévoit une option pour la réalisation d'un écran antibruit de 400 m de long sur un remblai élargi le long de la section ainsi qu'un complément pour l'isolation de façades.

---

## 6.5 Option réaménagement du délaissé

---

La réalisation de la nouvelle section va générer un délaissé d'environ 500 m de 2 × 2 voies. Une concertation devra être menée avec la Commune de Rombas afin de définir le devenir de cette zone. Dans tous les cas, l'estimation prend en compte la reprise du raccordement de la bretelle venant de Rombas.

Par ailleurs, l'estimation prévoit une option pour le réaménagement du délaissé. Le principe retenu est de :

- déposer les équipements,
- raboter l'ensemble des couches d'enrobés,
- déblayer la plateforme routière,
- mettre en œuvre de la terre végétale et engazonner la zone.

---

# 7 Ouvrages d'art courant

---

Il est prévu la réalisation de deux ouvrages d'art courants qui sont des passages inférieurs ainsi qu'un ouvrage hydraulique.

Ces ouvrages assurent le rétablissement des différents écoulements hydrauliques des différents bassins versants.

---

# 8 Exploitation

---

---

## 8.1 Exploitation sous chantier

---

Les principales contraintes d'exploitation sous chantier sont liées au raccordement de la nouvelle section sur le réseau existant.

Au Sud, le raccordement sur le giratoire de Rombas ne présentera pas de difficultés particulières.

Au Nord, les travaux de raccordement nécessiteront une étude détaillée avec le basculement de la circulation de la 2 × 2 voies à 2 × 1 voies. La difficulté sera accrue avec l'importance du trafic notamment aux heures de pointe.

Certains travaux devront être programmés de nuit.

---

## 8.2 Exploitation après mise en service

---

L'exploitation de la VR52 après la mise en service sera assurée par le Centre d'Entretien et d'intervention de Fameck, rattaché au district de Metz et la Division d'Exploitation de Metz à la DIR Est.

Le CISGT Myrabel assurera la surveillance de cette nouvelle section.

La VR52 aura le statut de déviation de route à grande circulation et ses accès sont réglementés. L'accès aux piétons, cyclistes, cyclomotoristes, véhicules agricoles, voiturettes, ... est donc exclu. La vitesse est limitée à 90 km/h sur la section courante.

Par ailleurs, l'estimation prend en compte la fourniture et la pose de :

- fourreaux de part et d'autres de la 2 × 2 voies,
- de chambres de tirages entre les fourreaux,
- d'une caméra de vidéosurveillance.



---

## 9 Signalisation, dispositifs de retenue et services à l'utilisateur

---

### 9.1 Signalisation verticale

---

#### 9.1.1 Signalisation de police

Les caractéristiques des panneaux de police utilisés sont les suivantes :

Dimension	Grande Gamme Gamme normale si répété dans le TPC
Film rétro-réfléchissant	Classe II
Hauteur dégagée sous panneaux	1,20 m

#### 9.1.2 Signalisation directionnelle

La signalisation directionnelle a été réalisée en tenant compte de l'existant, afin d'assurer la cohérence de la signalisation sur l'itinéraire.

#### 9.1.3 Signalisation de repérage

Des repères kilométriques et hectométriques seront implantés en TPC.

#### 9.1.4 Signalisation dynamique

Il n'est pas prévu de panneau de signalisation dynamique que ce soit de police ou d'information.

#### 9.1.5 Signalisation d'information culturelle et touristique

La section n'est pas concernée par une signalisation touristique.

#### 9.1.6 Option

Dans l'estimation, il est présenté une option qui prévoit la remise à neuf de la signalisation verticale de la partie Nord du Projet (entre le point bas au profil 171+5 jusqu'à l'ouvrage de la RD47) ainsi que du complément de l'échangeur qui n'aurait pas été réalisé ci-avant.

---

### 9.2 Signalisation horizontale

---

#### 9.2.1 Généralités

Elle est réalisée conformément à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) en vigueur : livre I – 7e partie – Marques sur chaussées (arrêté du 16/02/1988 modifié par l'arrêté du 12 décembre 2018).

L'unité de largeur des lignes est fixé à 7,5 cm.

La modulation des lignes est la suivante :

- lignes de rives module continu : largeur 3u,
- lignes axiales de délimitation de voies module T1 et T3 : largeur 2u,
- lignes de rives en section courante module T2 : largeur 3u,
- lignes de rives en approche de giratoire module T'3 : largeur 3u,
- ligne de rives de délimitation des voies d'insertion et de décélération module T2 : largeur 5u,
- ligne de cédez-le-passage module T'2 : largeur 50 cm.

Les produits de marquage utilisés seront mis en œuvre conformément à la politique DIR Est :

Section 2 × 2 voies :

- TPC : marquage en peinture bi-composant,
- Lignes axiale et de rives BDD : marquage en bande préfabriquée,

Marquages spéciaux :

- Zébra de la zone de rabattement : marquage en peinture bi-composant,
- Transversal (cédez le passage) : marquage en enduit à froid
- Flèches de directionnelle ou de rabattement : marquage en bande préfabriquée.

Par ailleurs, il n'est pas prévu d'éléments de guidage sur la section courante de la VR52.

### 9.2.2 Option

Dans l'estimation, il est présenté une option qui prévoit la signalisation horizontale de la partie Nord du Projet (entre le point bas au profil 171+5 jusqu'à l'ouvrage de la RD47) ainsi que du complément de l'échangeur qui n'aurait pas été réalisé ci-avant. Ces travaux seront d'autant indispensables si l'option des travaux de chaussées est retenue.

---

## 9.3 Dispositifs de retenue

---

### 9.3.1 Généralités

Dans le cadre d'études détaillées, des dispositions seront prévues afin de limiter le recours à un dispositif de retenue. En particulier :

- adoucir certaines pentes de talus,
- implanter des équipements en dehors de la zone de sécurité (notamment la signalisation directionnelle).

Les obstacles justifiant la mise en place d'un dispositif de retenue sont constitués par :

- les dénivelées brutales au droit des ouvrages d'art,
- les remblais de hauteur supérieur à 2,50 mètres,
- des supports de signalisation directionnelle.

Les dispositifs de retenue sont implantés conformément :

- à l'arrêté du 2 mars 2009 sur la réglementation nationale des équipements de la route (RNER) définissant les performances et règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers soumis à l'obligation du marquage CE,
- au guide technique GC « Barrières de Sécurité de niveau H2 et H3 pour les dispositions propres aux ouvrages d'art ».

### 9.3.2 Dispositif de retenue en TPC

En TPC, le dispositif de retenue sera en béton de type DBA. Ce dispositif permet de limiter les interventions après un choc.

### 9.3.3 Dispositif de retenue en accotement

En fonction de la vitesse réglementaire sur l'itinéraire (90 km/h), la classe du niveau de retenue minimum est **N2**.

La classe de largeur de fonctionnement **W<sub>N</sub>** et l'implantation des dispositifs de retenue découlent de la nature et de la position des obstacles rencontrés dans la zone de sécurité latérale de la chaussée.

En accotement, le dispositif de retenue sera métallique.

### 9.3.4 Dispositif de retenue sur ouvrage d'art

Le niveau de retenue est évalué d'après les risques encourus par l'utilisateur (sur la voie portée et la voie franchie) et les riverains.

Il est déterminé en calculant un indice de danger selon la méthode décrite par le guide choix d'un dispositif de retenue en bord libre d'un pont en fonction d'un site (SETRA – 2002).

À ce stade de l'étude, il est proposé d'équiper les ouvrages d'une DBA en partie centrale et d'une GBA sur les accotements.



### 9.3.5 Extrémités des dispositifs de retenue

Les extrémités des dispositifs de retenue en béton seront abaissés :

- soit sur 1,65 mètres dans le cas d'un raccordement à un dispositif de retenue métallique ou dans le cadre d'un chevauchement de deux dispositifs,
- soit sur 20 mètres dans le cas d'une extrémité de files.

Les extrémités des glissières métalliques seront :

- soit déportées et enterrées dans un talus de déblai,
- soit déportées, abaissées et enterrées dans le sol,
- soit auront un niveau de retenue P2 dans le cas d'une extrémité de files.

### 9.3.6 Dispositif d'interruption du Terre Plein central

Les dispositifs d'interruption du Terre Plein Central seront constituées d'un dispositif mobile permettant le basculement total de la circulation lors des phases d'exploitation de longue durée. Le niveau de retenue sera H2, la largeur de fonctionnement W5. L'ouverture du dispositif sera de 48 mètres.

### 9.3.7 Option

Dans l'estimation, il est présenté une option qui prévoit la remise à neuf des dispositifs de retenue de la partie Nord du Projet (entre le point bas au profil 171+5 jusqu'à l'ouvrage de la RD47) ainsi que du complément de l'échangeur qui n'aurait pas été réalisé ci-avant. Ces travaux seront d'autant plus nécessaires si l'option des travaux d'assainissement est retenue. En effet, la réalisation d'un caniveau à fente en bordure de chaussées nécessitera la dépose préalable des dispositifs existants.

---

## 9.4 Services à l'usager

---

### 9.4.1 Arrêt des véhicules

En section courante, le profil en travers de la 2 × 2 voies prévoit une Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) de 2,50 m. Approximativement au milieu de la section, à proximité du bassin d'assainissement BR4, il a été prévu une aire d'arrêt de part et d'autre des voies de circulation. La dimension de la zone d'arrêt est de 40 m par 3,30 m au-delà de la BAU précédée d'un biseau de décélération de 12 m et suivie d'un biseau d'insertion de 32 m. Ces dimensions sont conformes à la définition donnée par la norme.

Ces aires d'arrêt ne sont pas équipées de Poste d'Appel d'Urgence.

### 9.4.2 Arrêt des véhicules

Aucun parking ni aire de repos n'est prévu sur cette section.

### 9.4.3 Éclairage public

Aucun éclairage public n'est prévu sur cet aménagement.

---

## 10 Entretien et domanialité

---

### 10.1 Entretien

---

À l'issue des travaux, cette section de la VR52 entrera dans le domaine public routier de l'État et sera exploitée par la DIR Est.

Cette section représentera des dépenses d'entretien supplémentaires notamment du fait :

- d'un passage de 2 × 1 voies à 2 × 2 voies,
- de la création de deux ouvrages d'arts et d'un ouvrage hydraulique,
- de la création de deux bassins de traitement des eaux de la plateforme routière.

Toutefois, le maître d'œuvre a cherché à faciliter l'entretien ultérieur pour le gestionnaire en limitant les emprises du domaine public routier au strict nécessaire, en prévoyant des enrobés sous les glissières, en réalisant au maximum un réseau d'assainissement à ciel ouvert.

---

## **10.2 Domanialité**

---

Le barreau de Rombas réalisé lors de la phase précédente sera rétrocédé au Département de la Moselle conformément à la convention signée.

Une convention de remise du foncier sera signée entre l'État et la Commune de Rombas afin de rétrocéder :

- l'actuelle RN52 entre le giratoire des Drapeaux et le giratoire de la Cité Leclerc,
- le délaissé foncier issu de la démolition du tronçon entre le giratoire de la Cité Leclerc et la Nouvelle section au Nord du projet.



Maîtrise d'Ouvrage  
Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire  
Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Grand Est  
Service Transports  
Pôle Maîtrise d'Ouvrage Routière de Metz

VR52 - Section A4 - VITRY SUR ORNE

Projet partiel deuxième phase  
Section Rombas - Vitry

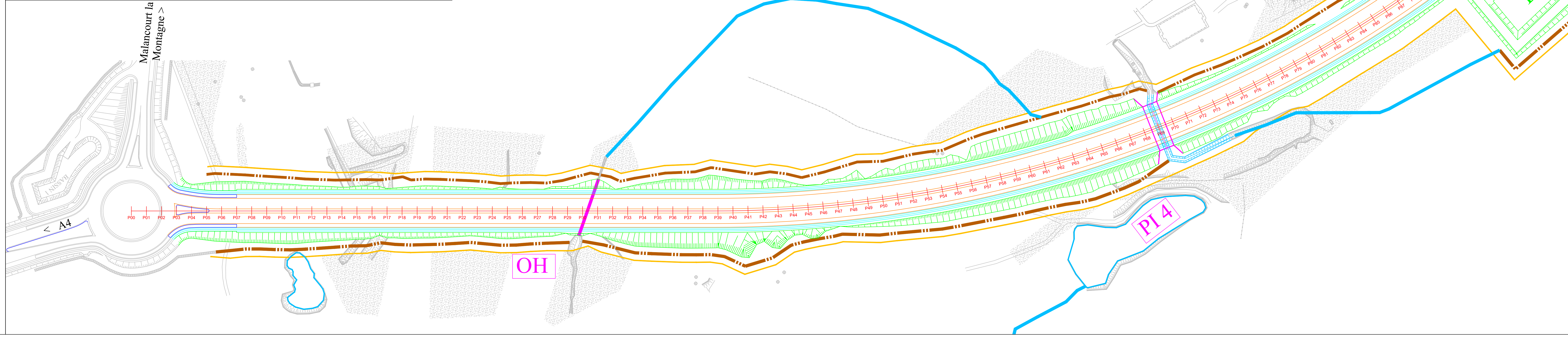
Vue en plan

Maître d'Oeuvre  
Direction Interdépartementale des Routes Est  
Service d'Ingénierie Routière Lorrain

Site de Nancy : 09 83231 33 et 03 83 50 97 03  
Site de Metz : 03 83 231 33 et 03 83 50 97 03  
Référence du document :  
Indice 0 du 01/06/2021

Dressé par le  
Chef ETN1  
Metz, le :  
Verifié par le Chef du  
SIR Lorrain  
Metz, le :  
Pièce numéro :  
**2.1**  
Echelle : 1/1000e  
Référence du document :  
Indice 0 du 01/06/2021

- ### Légende
- Emprise
  - Clôture
  - Cours d'eau
  - Fossés de pied de talus
  - Passage petite faune
  - Ecran antibruit en option
  - Axe
  - Bord de chaussées
  - Bordures
  - Cunette bétonnée
  - Caniveau à fente



Maîtrise d'Ouvrage  
Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire  
Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Grand Est  
Service Transports  
Pôle Maîtrise d'Ouvrage Routière de Metz

VR52 - Section A4 - VITRY SUR ORNE

Projet partiel deuxième phase  
Section Rombas - Vitry

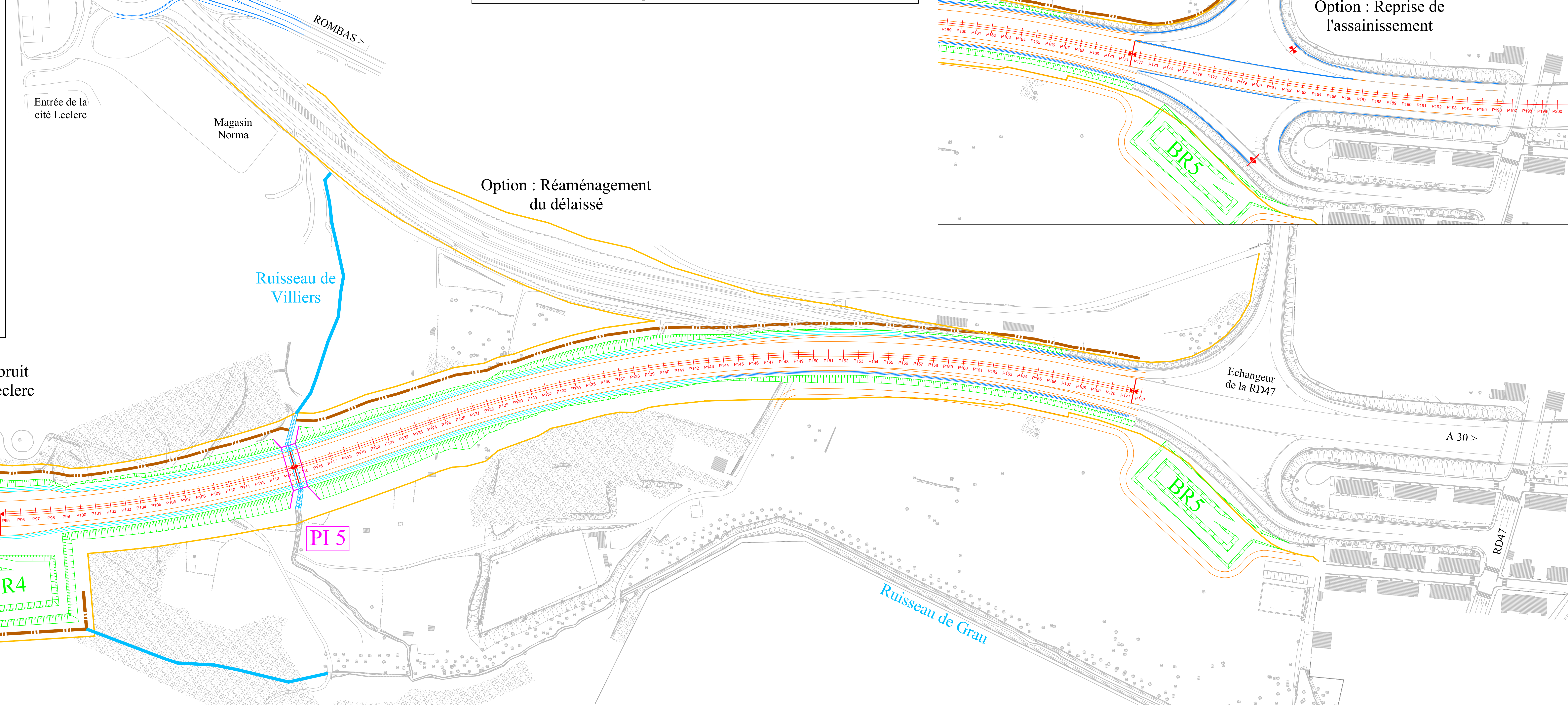
Vue en plan

Maître d'Oeuvre  
Direction Interdépartementale des Routes Est  
Service d'Ingénierie Routière Lorrain

Site de Nancy : 09 83231 33 et 03 83 50 97 03  
Site de Metz : 03 83 231 33 et 03 83 50 97 03  
Référence du document :  
Indice 0 du 01/06/2021

Dressé par le  
Chef ETN1  
Metz, le :  
Verifié par le Chef du  
SIR Lorrain  
Metz, le :  
Pièce numéro :  
**2.2**  
Echelle : 1/1000e  
Référence du document :  
Indice 0 du 01/06/2021

- ### Légende
- Emprise
  - Clôture
  - Cours d'eau
  - Fossés de pied de talus
  - Passage petite faune
  - Ecran antibruit en option
  - Axe
  - Bord de chaussées
  - Bordures
  - Cunette bétonnée
  - Caniveau à fente







- A – OBJET DE L'ENQUÊTE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES**
- B – PLAN DE SITUATION**
- C – NOTICE**
- D – PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX**



## SOMMAIRE

### GLOSSAIRE

A - OBJET DE L'ENQUÊTE - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES	3
1 - OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE	5
2 - INSERTION DE L'ENQUÊTE DANS L'A. PROCÉDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE À L'OPÉRATION	5
3 - LORS DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE	6
4 - AU-DELA DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE	6
5 - APRÈS LA MISE EN SERVICE	7
6 - TEXTES RÉGISSANT L'ENQUÊTE	7

### B - PLAN DE SITUATION

### C - NOTICE

#### TITRE I : NOTICE EXPLICATIVE

A - LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION	11
B - LES ÉTUDES ET DÉCISIONS ANTÉRIEURES	11
C - LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT	12
1 - ANALYSE FONCTIONNELLE DU RÉSEAU	13
2 - LE TRAFIC	13
3 - DIAGNOSTIC DE SÉCURITÉ	14
4 - ÉVOLUTION EN L'ABSENCE D'AMÉNAGEMENT	16
D - JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA SOLUTION PROPOSÉE	18
1 - CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE LA ZONE D'ÉTUDE - RECENSEMENT DES CONTRAINTES	19
2 - PRÉSENTATION DES VARIANTES ENVISAGÉES	19
3 - COMPARAISON DES VARIANTES	23
E - DESCRIPTION DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE	25
F - CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE	31
G - PRINCIPES DE RACCORDEMENT AU RÉSEAU ROUTIER	31
H - PRINCIPES DE RÉTABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS	33
I - CLASSEMENTS - DÉCLASSEMENTS DE VOIRIE	33
J - AIRES ANNEXES	33

#### TITRE II : CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

A - PHASAGE ÉVENTUEL	34
B - CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES	34
C - OUVRAGES ET TRAVAUX ANNEXES	35

#### TITRE III : APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

D - FLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX : synoptique 1/5000 <sup>ème</sup> sur fond photographique pochette avec plan technique et profil en long 1/5000 <sup>ème</sup> annexé en fond de dossier	39,40,41
---	----------

## GLOSSAIRE

- ATRIV 57** : Association des Transporteurs Routiers Interurbains de Voyageurs de la Moselle
- CAT** : Centre d'Aide par le Travail
- CETE** : Centre d'Étude Technique de l'Équipement
- DDE** : Direction Départementale de l'Équipement
- DRE** : Direction Régionale de l'Équipement
- DVA** : Dossier de Voirie d'Agglomération
- dB(A)** : Décibel pondéré
- FDSEA** : Fédération Départementale du Syndicat des Exploitants Agricoles
- ICTAVRU** : Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines
- PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- PI** : Passage Inférieur – ouvrage permettant à la voie rétablie de passer sous la voie rapide
- PL** : Poids-Lourd
- PR** : Point Repère du réseau routier – la distance entre deux PR successifs ne représente pas systématiquement 1 km (on parle sinon de PK : Point Kilométrique)
- PS** : Passage Supérieur – ouvrage permettant à la voie rétablie de passer sur la voie rapide
- PSGR** : Passage Souterrain à Cabarit Réduit
- SDAU** : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
- SITCOVAF** : Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch
- TMD** : Transport de Matières Dangereuses
- TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel
- TPC** : Terre-Plein Central
- UVP** : Unité de Véhicule Particulier – unité d'équivalence de véhicules, prenant en compte la gêne engendrée par l'encombrement des différentes catégories de véhicules par l'application de coefficients d'équivalence.  
 Nota : à titre indicatif, les coefficients généralement appliqués sont : 1 pour les véhicules légers, 2 pour les poids-lourds, 0.5 pour les motos et 0.3 pour les deux-roues légers.
- VL** : Véhicule Léger
- ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté



# V.R.52 – section A4 / Vitry-sur-Orne

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA  
DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE



**A – OBJET DE L'ENQUÊTE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES**

Juin 2006

D.D.E. Moselle – Arrondissement Grands Travaux – 10 rue Pétigot – 57025 METZ Cedex 2 – Tél. 03.87.34.33.39

## **A OBJET DE L'ENQUÊTE - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES**

Le dossier des Études Préliminaires (E.P.) a été approuvé par décision ministérielle en date du 03 février 1995.

Le dossier d'Avant-projet Sommaire (A.P.S.) a été approuvé par Monsieur le Directeur Régional de l'Équipement le 30 juin 2006.

C'est sur la base des dispositions de cet A.P.S. qu'a été établi le présent dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

### **1 - OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE**

#### **1.1 - OBJET DE L'ENQUÊTE :**

L'enquête publique porte à la fois sur :

l'utilité publique des travaux d'aménagement de la RN52 portant déviation des agglomérations de Rombas, Pierrevillers et Marange-Silvange

le classement de cette déviation dans le réseau routier national.

le déclassement de la section de la RN52 déviée

#### **1.2 - CONDITIONS DE L'ENQUÊTE :**

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par la loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

#### **1.3 - ENQUÊTES CONJOINTES :**

Le projet n'est pas compatible avec les dispositions des documents d'urbanisme des communes de Rombas, Pierrevillers et Marange-Silvange.

En conséquence, en application des articles L. 123-16 et R. 123-23 du Code de l'Urbanisme, il sera procédé conjointement à une enquête sur la mise en compatibilité des plans locaux avec le nouveau projet.

### **2 - INSERTION DE L'ENQUÊTE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE À L'OPÉRATION**

#### **2.1 - LE PROJET AVANT L'ENQUÊTE :**

L'opération fait partie d'un itinéraire classé dans la catégorie "Autres Routes Nationales" définie au Schéma Directeur Routier National (décret du 1er Avril 1992).

#### **2.2 - À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE :**

Le commissaire enquêteur (ou le président de la commission d'enquête) établira son rapport et émettra un avis, en précisant s'il est favorable ou défavorable à l'opération.

Cet avis sera transmis, avec l'ensemble du dossier et des registres et avis, au Préfet de la Moselle.

Le dossier, accompagné des réponses aux remarques du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, sera soumis par le Préfet pour avis aux conseils municipaux des communes concernées par les mises en compatibilité ou modifications de leurs documents d'urbanisme.

Le rapport du commissaire enquêteur (ou du président de la commission d'enquête) restera à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, dans les mairies où s'est déroulée l'enquête, ainsi qu'à la sous-préfecture de Metz et à la Préfecture de la Moselle.

#### **2.3 - PARALLÈLEMENT À LA PRÉSENTE ENQUÊTE :**

La consultation des différentes administrations concernées a été engagée, conformément à la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004, ainsi que la circulaire Équipement/Écologie du 22 novembre 2004, relatives à la concertation entre les services de l'Équipement et les services de l'Équipement pour l'élaboration et l'instruction des projets routiers du réseau national.

Les avis recueillis sur le projet sont consultables dans les locaux de la DDE - service Grands Travaux - 10 rue Périgot à Metz.

#### **2.4 - LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE :**

La déclaration d'Utilité Publique de l'opération sera prononcée par arrêté préfectoral et sera publiée au recueil des actes administratifs. En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication au-dit recueil.



### 3 - LORS DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

3.1. - L'acte déclaratif d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement, en application de l'article 4 de la loi 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

3.2. - Parallèlement à la publication de l'acte déclaratif d'utilité publique, un dossier des engagements de l'État récapitulera les mesures d'insertion d'ordre général et d'ordre particulier auxquelles le projet devra se conformer, compte tenu des observations recueillies lors de l'enquête publique et de la consultation évoquée au 2.3 ci-dessus.

Le dossier des engagements de l'État sera mis à la disposition du public.

#### **3.3. - CLASSEMENT DE LA VOIE AU TITRE DE LA LOI "BRUIT" :**

Afin d'éviter la constitution de « points noirs bruit » ultérieurs, les futures constructions au voisinage de la voie devront prendre en compte son existence.

A cet effet, en application de l'article 13 de la loi du 31 décembre 1992, et du décret n°95-21 du 26 avril 1996 relatif au classement des transports terrestres, le Préfet procédera au classement de la voie en fonction de son bruit prévisible et à la définition de secteurs de nuisances associés.

Ceux-ci seront portés à la connaissance des communes de Rombas, Pierrevillers et Marange-Silvange, et seront mentionnés dans les certificats d'urbanisme. Les constructions nouvelles dans ces secteurs devront respecter des règles d'isolement acoustiques minimales.

### 4 - AU-DELA DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

#### **4.1 - LES ÉTUDES DE DÉTAIL :**

La Direction Départementale de l'Équipement de la Moselle engagera, en étroite collaboration avec les collectivités locales concernées et les riverains, les études de détail nécessaires à la définition du projet.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra, selon les résultats de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, différer de celui inscrit au présent dossier.

Si l'il s'agit d'adaptations de détail ou de modifications mineures du projet initial, celles-ci se feront sans nouvelle enquête publique ; en revanche les modifications importantes sont susceptibles d'entraîner une nouvelle enquête.

#### **4.2 - L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :**

La définition précise du projet permet de déterminer l'emprise de la voie nouvelle ; elle est suivie par des enquêtes parcellaires organisées par le Préfet du département dans chaque commune concernée.

Ces enquêtes au cours desquelles les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits, permettront de définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

#### **4.3 - LE REMEMBREMENT :**

La Déclaration d'Utilité Publique prévoira la possibilité d'engager, si la commission communale d'aménagement foncier le décide, une procédure de remembrement pour remédier aux dommages créés par la réalisation des travaux en cause.

#### **4.4 - L'ENQUÊTE PUBLIQUE DITE "DE POLICE DE L'EAU" :**

Les études de détail permettront de préciser et dimensionner les aménagements nécessaires au rétablissement du réseau hydraulique, à la protection des ressources en eau et des milieux aquatiques.

La nature et l'ampleur des ces aménagements font qu'ils devaient être soumis à autorisation et déclaration, conformément aux décrets 93-742 et 93-743 du 23 mars 1993 pris en application de l'article 10 de la loi sur l'eau 92-3 du 3 janvier 1992.

Cette procédure se fera par le biais d'une enquête publique spécifique, dite de Police de l'Eau.

#### **4.5 - LES PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES :**

Dans le cadre des études de détail du projet à réaliser par le maire d'ouvrage, d'autres procédures peuvent également être rendues nécessaires.

Au stade des études ultérieures, les mouvements des terres pour la construction de l'ouvrage seront affiné. Néanmoins, la réalisation du projet devrait occasionner un excédent important de matériaux.

Les matériaux extraits dans le cadre du projet et non réutilisés sur le site seront évacués et mis en dépôt provisoire dans différents sites autorisés en fonction de leur nature et de leur possibilité de réutilisation, conformément à la législation en vigueur.

#### 4.6 - LA PROCÉDURE D'EXPROPRIATION :

Indépendamment des accords qui pourront être passés pour la cession des parcelles et d'un éventuel remboursement, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

#### 4.7 - LA CONSTRUCTION ET LA MISE EN SERVICE :

Pendant la phase de construction, la mise en œuvre des dispositions arrêtées lors des études de détail devra être respectée.

Avant la mise en service, un contrôle de conformité sera effectué.

#### 5 - APRÈS LA MISE EN SERVICE

##### 5.1 - LA RÉALISATION DE BILANS :

Deux bilans de sécurité à 6 mois et à 3 ans seront réalisés conformément à la circulaire n° 2001-30 du 18 mai 2001 instaurant le Contrôle de Sécurité des Projets Routiers (C.S.P.R.), complétant la circulaire du 5 mai 1994.

Dans les 6 mois après la mise en service, la Direction Régionale de l'Équipement publiera un rapport financier conformément aux recommandations de la circulaire n° 2001-33 du 21 mai 2001.

Une concertation entre les différents services de l'État et partenaires locaux permettra de définir les modalités du contrôle qui sera mis en place afin de s'assurer que les engagements pris par le maître d'ouvrage en terme de compensation des impacts environnementaux soient respectés.

Ces différents bilans sont susceptibles d'entraîner des aménagements complémentaires.

##### 5.2 - PENDANT L'EXPLOITATION :

Dans la mesure où ils auront été prescrits par l'arrêté préfectoral d'autorisation au titre de la police de l'eau, des analyses et contrôles périodiques seront effectués et adressés aux services concernés.

#### 6 - TEXTES RÉGISSANT L'ENQUÊTE

##### TEXTES GÉNÉRAUX :

- ✓ Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L.11-1 à L.11-5 et R.11-14-1 à R.11-14-15.
- ✓ Le code de la voirie routière et notamment ses articles L.122-1 à L.122-5 et R.122-1 à R.122-5.
- ✓ Le code du domaine de l'État.
- ✓ Le code de la route et notamment son article R.43-2.
- ✓ Le code de l'environnement.
- ✓ Le code de l'urbanisme.

##### TEXTES RELATIFS AUX ENQUÊTES PUBLIQUES :

- ✓ La loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, ensemble le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 et son décret modificatif n° 93-245 du 25 février 1993 pris pour son application.
- ✓ La loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.
- ✓ Le décret n° 86-455 du 14 mars 1986 fixant les modalités de consultations des services des domaines.

##### TEXTES RELATIFS À LA LOI SUR LA PROTECTION DE LA NATURE :

- ✓ La loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 modifiée relative à la protection de la nature, notamment son article 2, ensemble le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et son décret modificatif n° 93-245 du 25 février 1993 pris pour son application.

##### TEXTES RELATIFS AU BRUIT :

- ✓ La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- ✓ Les décrets n° 95-21 et n° 95-22 relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres en matière de lutte contre le bruit et délimitation du bruit des aménagements et infrastructures.
- ✓ L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

##### TEXTES RELATIFS À LA QUALITÉ DE L'AIR :

- ✓ La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996, sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.





### B – PLAN DE SITUATION

DOSSIER D'INQUÊTE PRÉALABLE À LA  
DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

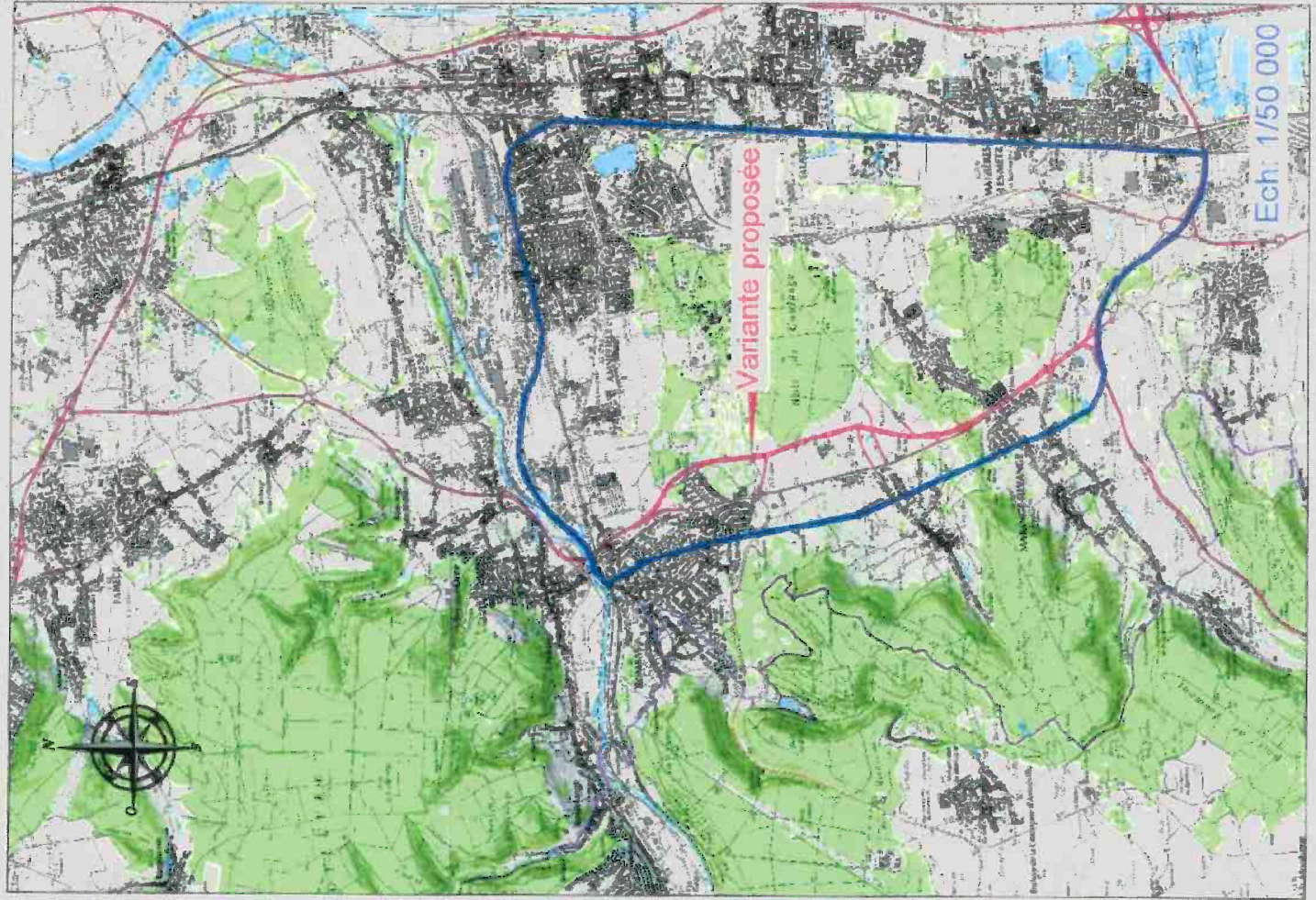
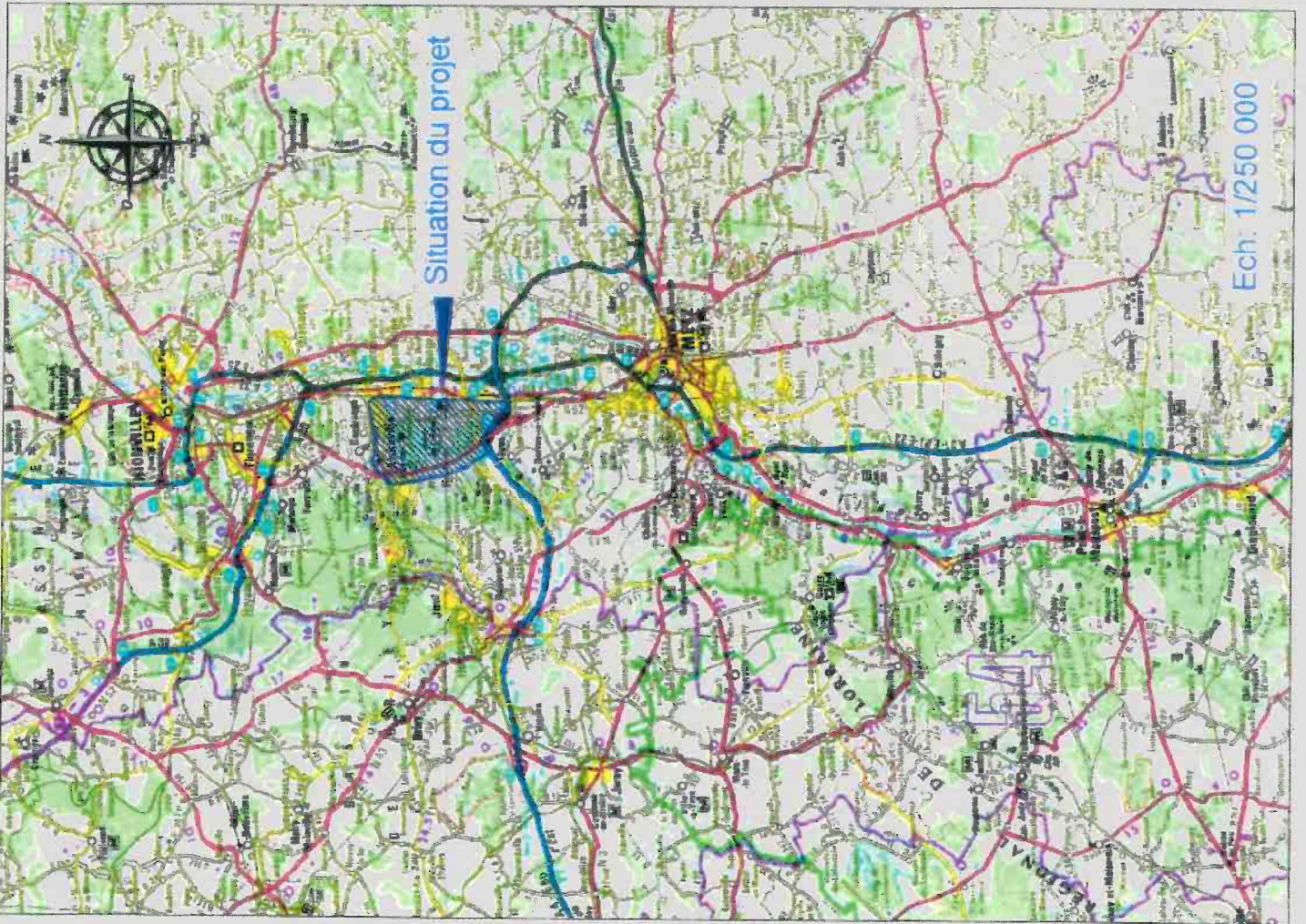


**C – NOTICE**

Juin 2006

D.D.E. Moselle – Arrondissement Grands Travaux – 10 rue Périgot – 57025 METZ Cedex 2 – Tél. 03.87.34.33.39







## TITRE I : NOTICE EXPLICATIVE

## A LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

La section A4-Vitry, faisant l'objet du présent Avant-projet Sommaire, s'intègre dans un schéma d'aménagement du territoire entre Metz et Thionville, à l'Ouest de l'A31 et du sillon mosellan, assurant à terme la connexion entre les autoroutes A30 et A4.

Cette liaison comporte deux sections à aménager, l'une au Nord et l'autre au Sud d'une section centrale existante : la déviation de Rombas.

Elle est aujourd'hui partiellement réalisée avec la mise en service, en juin 2004, de la section Nord entre A30 et Vitry sur Orne, réalisant ainsi la jonction entre les vallées de la Fensch et de l'Orne.

La section A4-Vitry-sur-Orne, inscrite au Contrat de Plan Etat Région 2000-2006, constitue la dernière partie de cette liaison, qui doit relier la commune de Vitry-sur-Orne à l'A4 par une route à 2x2 voies.

Elle ne prévoit pas, contrairement à ce que son appellation officielle laisserait croire, la requalification de la déviation existante entre Vitry-sur-Orne et Rombas, qui constitue elle-même une opération distincte inscrite au Contrat de Plan, et financée sur le programme « après-mines ».

### Les objectifs du programme entre A30 - A4 :

Les principaux objectifs assignés à l'aménagement de cette liaison globale sont les suivants :

- *Faciliter les déplacements domicile / travail*

Les transformations profondes du tissu industriel ont, entre autres conséquences, entraîné une augmentation des migrations alternantes qui renforce les besoins en infrastructures capables d'offrir un bon niveau de confort et de sécurité, et de réduire la durée des transports.

- *Participer à la reconversion des vallées sidérurgiques*

Il s'agit, d'une part, d'assurer une bonne desserte routière des vallées de l'Orne et de la Fensch, et plus particulièrement quelques points stratégiques tels les zones de St-Agathe et de la Feltière au niveau d'A30, les friches industrielles de la vallée de l'Orne, les zones de développement d'activités au sud de Rombas...

Et d'autre part, de permettre un réaménagement des zones urbaines traversées par la RN52, en évitant le trafic en dehors des agglomérations.

Le présent dossier est établi conformément aux dispositions légales et réglementaires, en vue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la réalisation de la Voie Rapide 52 (VR52) entre la commune de Rombas et l'autoroute A4 à Marange-Silvange.

L'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, relative à la protection de la nature, a introduit en effet la prise en compte systématique des préoccupations d'environnement pour les projets publics ou privés d'aménagement ou de travaux, et ces préoccupations sont reconnues d'intérêt général.

**Pour les projets qui, en raison de leur importance, sont de nature à entraîner des incidences sensibles sur l'environnement, cette prise en compte de l'environnement est matérialisée par une étude d'impact.**

La consistance, le contenu et la procédure de l'étude d'impact sont définis par les décrets d'application n° 17-1141 du 12 octobre 1977 et 93-245 du 25 février 1993.

A l'issue du processus débouchant sur l'acte déclaratif d'utilité publique, une liste des engagements de l'Etat en matière d'insertion économique et sociale, ainsi qu'en matière de protection des espaces concernés sera rendue publique afin d'en permettre le suivi.



- Améliorer la gestion des trafics suburbain et interurbain dans le sillon mosellan en allégeant la circulation sur A31

La nouvelle voie intéresse avant tout un trafic local et parmi celui-ci des usagers qui empruntent accidentellement l'A31. En conséquence, elle permettra un certain délestage de cet axe pour les trafics suburbain et interurbain.

Par ailleurs, cet aménagement, de part ses caractéristiques et en tant que réseau associé, sera de nature à améliorer la gestion des trafics dans le sillon mosellan :

- en permettant la mise en place de procédures d'exploitation d'A31 en cas d'accidents, d'incidents, de travaux ou de pointes saisonnières ;
- en se bouclant par A4 avec le Contournement Sud-est de Metz, ce qui ouvrira un itinéraire alternatif entre le sud de Thionville et le sud de Metz.

### Les objectifs de l'opération entre Vitry-sur-Orne et l'autoroute A4 :

Le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 prévoit la suite et fin de cette liaison sous forme d'un prolongement vers le sud de la déviation existante de Rombas, qui contournerait les zones agglomérées et les principaux massifs boisés en pied des côtes de Moselle, en empruntant partiellement le couloir dévolu à la RN52 actuelle, pour se raccorder à l'autoroute A4 au niveau de l'échangeur de Marange-Silvange.

Cette future déviation des communes de Rombas, Pierrevillers et Marange-Silvange présente à l'échelle locale de nombreux avantages :

- la réalisation de cet aménagement en grande partie en tracé neuf permettra de soulager la RN52 actuelle, dont les caractéristiques sont de moins en moins adaptées au trafic sans cesse croissant, et d'améliorer les conditions de circulation en de nombreux points ;
- la déviation des agglomérations, l'interdiction des accès de riverains, la réduction du nombre d'échanges et des itinéraires de substitution attractifs se traduiront par une amélioration des conditions locales de circulation, de stationnement, du cadre de vie et de sécurité des riverains.

## B LES ETUDES ET DECISIONS ANTÉRIEURES

Nous ne rappellerons ici que les principales orientations relativement récentes, caractérisant une réflexion d'ensemble sur la section A30/A4.

### Juillet 1992

Envoi à la Direction des Routes de l'étude générale de faisabilité de la VR52, section A31 - Barreau de la Maxe (commune de Woippy), visant à répondre aux questions suivantes :

- la VR52 est-elle utile, pour qui et dans quel délai ?
- la VR52 est-elle toujours réalisable et comment ?
- l'état doit-il investir et combien ?

### 1993

Approbation de l'Avant-projet de l'échangeur A30/VR52 (diffuseur de Ste Agathe) desservant les zones d'activités de Ste Agathe et Felître, à Florange et Fameck.

Déclaration d'Utilité Publique du diffuseur de Ste Agathe.

### Février 1995

Approbation de l'Étude Préliminaire de la VR52 "Avenue des Vallées", sur la section A30/A4 et commande des études d'Avant-projet Sommaire. Les réflexions sur les sections A31/A30 et A4/Metz sont reportées respectivement dans les études des Dossiers de Voiries des Agglomérations (D.V.A.) de Thionville et Metz.

### Septembre 1995

Mise en service du diffuseur A30/VR52.

### Août 1996

Approbation de l'Avant-projet Sommaire de la VR52 entre A30 et Vitry-sur-Orne.

### Septembre 1997

Déclaration d'Utilité Publique de la VR52 entre A30 et Vitry-sur-Orne.

### Février 2000

Inscription de la section A4/Vitry-sur-Orne au Contrat Etat-Région 2000-2006 pour un montant de 256,7 MF.

### Février 2001

Arrêté Préfectoral qualifiant d'intérêt général la réalisation de la VR52 sur le territoire des communes de Marange-Silvange, Pierrevillers et Rombas.

### Février 2004

Prorogation de l'arrêté Préfectoral de février 2001.

### Juin 2004

Mise en service de la VR52 entre A30 et Vitry-sur-Orne.

## C LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT

### 1 - ANALYSE FONCTIONNELLE DU RÉSEAU

Entre la vallée de l'Orne, traversée par la déviation actuelle de Rombas, et le couloir de l'autoroute A4, le réseau viarie concerné par la VR52 est relativement peu dense mais varié.

Il est représenté sur la carte ci-après, et son architecture peut se résumer de la manière suivante.

#### o Deux axes Nord-sud

À l'ouest : la RN52 qui, depuis la fin de la déviation de Rombas, alterne traversées urbaines (les cités sud de Rombas, Pierrevillers et Marange-Silvange) et milieux interurbains. Elle se raccorde à l'autoroute A4 au niveau de l'échangeur de Marange-Silvange.

À l'est : la RD112F qui dessert la zone de loisirs d'Arnéville au Nord, puis se développe le long du vaste secteur anciennement industriel en cours de reconversion (qui abrite notamment le parc de loisirs Walibi-Schtroumpf), et traverse les franges urbaines de Marange-Silvange et de Maizières-lès-Metz. Elle se prolonge au Sud jusqu'au raccordement à l'autoroute A4 au niveau de l'échangeur de Semécourt.

#### o Des liaisons transversales

En plus de l'A4, trois liaisons relient les axes Nord-sud entre eux :

- la RD47 au Nord, qui part de Rombas et dessert Arnéville ;
- la RD52A qui traverse Marange-Silvange au centre ;
- la RD52, qui traverse Marange-Silvange et se dirige vers Maizières-lès-Metz au Sud.

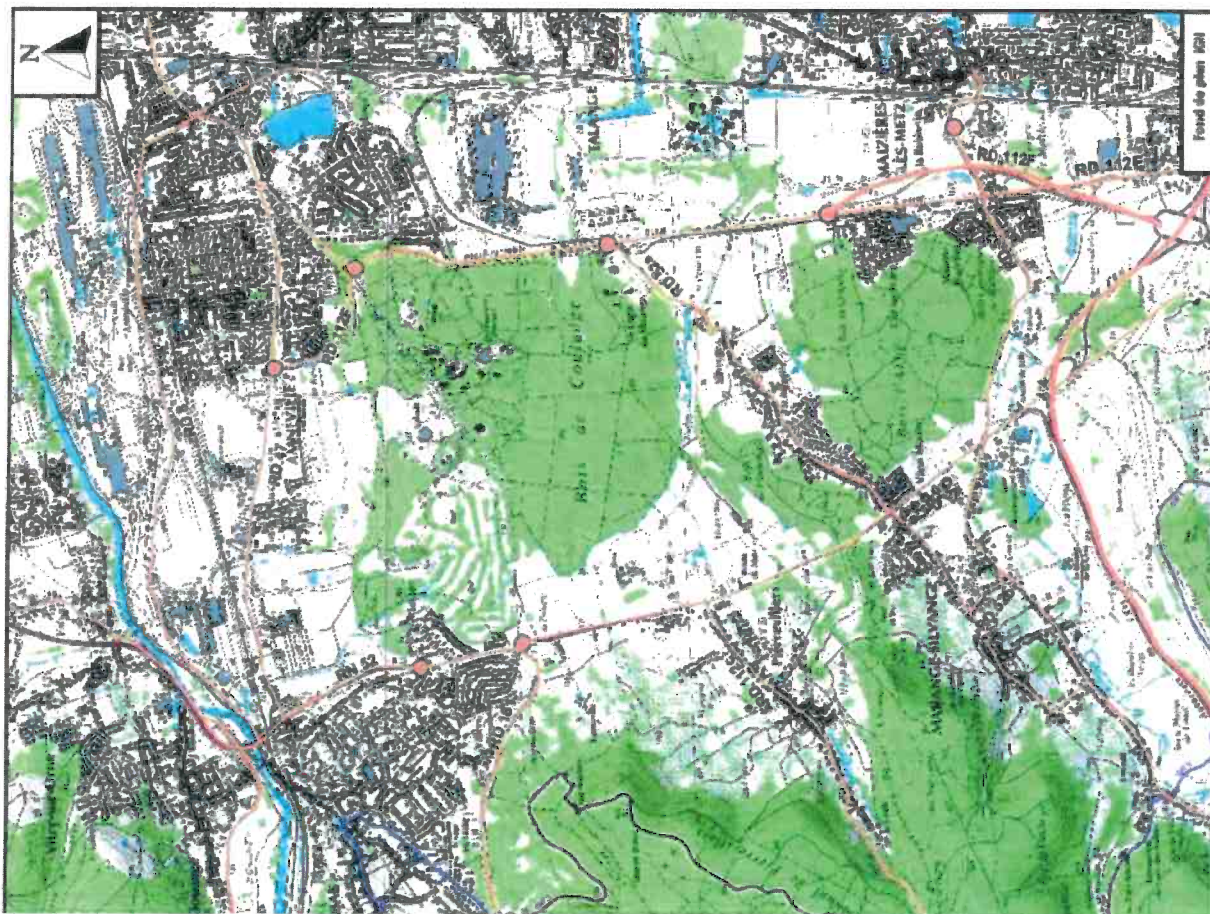
Par extension, les couloirs Nord-sud sont également reliés au sillon mosellan par trois franchissements de l'axe ferroviaire Metz-Thionville, qui rejoignent la RD953 et l'autoroute A31.

On retrouve ainsi, du Nord au Sud :

- les RD8 et 47 qui convergent vers Mondelange via deux franchissements ;
- la RD52 qui traverse Maizières-lès-Metz.

#### o Des liaisons vers l'Ouest

À part bien évidemment l'A4, il s'agit de la RD9 qui irrigue la vallée de l'Orne depuis Rombas et Clouange, et de trois routes d'accès vers le plateau surplombant les côtes de Moselle : les RD181, 112C et 52.



Carte du réseau viarie



## 2 - LE TRAFIC

### 2.1 - COMPOSITION DU TRAFIC

#### □ Structure des déplacements

L'étude de trafic réalisée dans le cadre du présent projet, a été réalisée en reprenant les aires d'étude mises au point pour les Dossiers de Votres des Agglomérations (D.V.A.) de Metz et Thionville.

L'exploitation des postes d'enquête origine/destination mis en place, permet de constater que sur la RN52 le trafic interne atteint près de 87 %, tandis que le transit est négligeable avec environ 1 % (appelons que le trafic interne représente l'ensemble des déplacements avant à la fois leur origine et leur destination dans l'aire d'étude)

Ces chiffres montrent que la RN52 a une fonction urbaine très forte, avec essentiellement un rôle de desserte locale.

On constate ainsi que les principaux déplacements sont des trajets de courte distance, avec une zone d'influence qui se limite souvent aux communes périphériques, mais on observe aussi la prédominance de l'agglomération messine.

Concernant le trafic poids lourds il est important de mentionner l'implantation sur le revers des côtes de Moselle, à proximité immédiate de la RD181, d'un certain nombre d'entreprises genevaucées d'un important trafic. Il s'agit de :

- l'industrie extractive représentée par 3 carrières importantes (Socoma Proctra, Leclerc et Vaglio) extrayant un total annuel de 2,3 millions de tonnes de roche calcaire ;
- le centre d'enfouissement des déchets ménagers de Montois la Montagne (France Déchets) ;
- le centre des D.I.S. (déchet Industriels Spéciaux) de Malancourt la Montagne (Céditor) assurant le traitement de 90 000 tonnes/an de déchets issus de l'industrie mécanique et automobile (70 % des déchets proviennent de Lorraine).

#### □ Circulations piétonnes

La zone d'étude présente des secteurs plus ou moins fortement urbanisés. On y trouve des centres villes, des cites ainsi que des zones de loisirs relativement isolées de ces centres urbains, et de l'habitat diffus principalement le long de la RN52.

Il existe donc en de nombreux endroits des cheminements piétonniers permettant aux habitants de gagner les centres des communes, les services et les loisirs.

#### □ Les transports en commun

Deux transporteurs assurent des liaisons en bus dans les communes du périmètre d'étude.

Ils appartiennent à l'Association des Transporteurs Routiers Interurbains de Voyageurs de la Moselle (ATRIV 57), qui a mis en place un système de tarification unifiée valable sur l'ensemble des lignes interurbaines de la Moselle.

La Trans-Fensch, transporteur du Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch (SITCOVAF) exploite 3 lignes interurbaines dans le périmètre d'étude :

la société des Rapides de Lorraine, avec qui le Conseil Général de la Moselle a passé convention pour les transports interurbains, exploite 4 lignes interurbaines dans le périmètre d'étude.

En résumé, on constate que :

la vallée de l'Orne est isolée vis-à-vis de Thionville (absence de liaison directe), comparé au réseau de liaison avec Metz (41 services par jour pour Moyeuve) ;

le sillon mosellan est bien desservi mais avec un déséquilibre entre Thionville et Metz (33 services par jour pour Hagondange depuis Metz, contre 27 depuis Thionville).

#### □ Les modes doux (vélos)

On ne recense pas d'itinéraires particuliers réservés aux deux-roues non motorisés le long des infrastructures existantes, mais on peut cependant signaler, comme cela a été constaté lors des enquêtes de fréquentation et lors de l'analyse de l'aire d'étude :

que la particularité des zones urbanisées décrites précédemment pour les circulations piétonnes, implique pour le trafic deux-roues de nombreuses zones de conflit avec la circulation routière ;

que la présence de nombreux massifs boisés et la proximité de la zone de loisirs d'Aminéville sont propices à générer des trafics tout terrains non négligeables.

## 2.2 – COMPTAGES ET ÉVOLUTION DU TRAFIC

Le relevé des Trafics Moyens Journaliers Annuels (TMJA) est présenté sur la carte ci-contre.

Ces trafics sont issus du recensement de la circulation en Moselle effectué par le Service des Routes de la DDE 57.

Sur le réseau national figure en plus le recensement du trafic "Poids Lourds" à partir de 5T de charge utile.

L'analyse de ces recensements amène les deux commentaires suivants :

1- Sur le réseau départemental, la faible fréquence des comptages ne permet pas de dégager une évolution particulière du trafic.

Tout au plus mentionnons-t-on l'évolution de l'indice de trafic (1 en 1978), qui est passé de 2,09 en 1999 à 2,35 en 2003, soit une augmentation de 12,44 % en 5 ans (taux moyen de 2,38% par an).

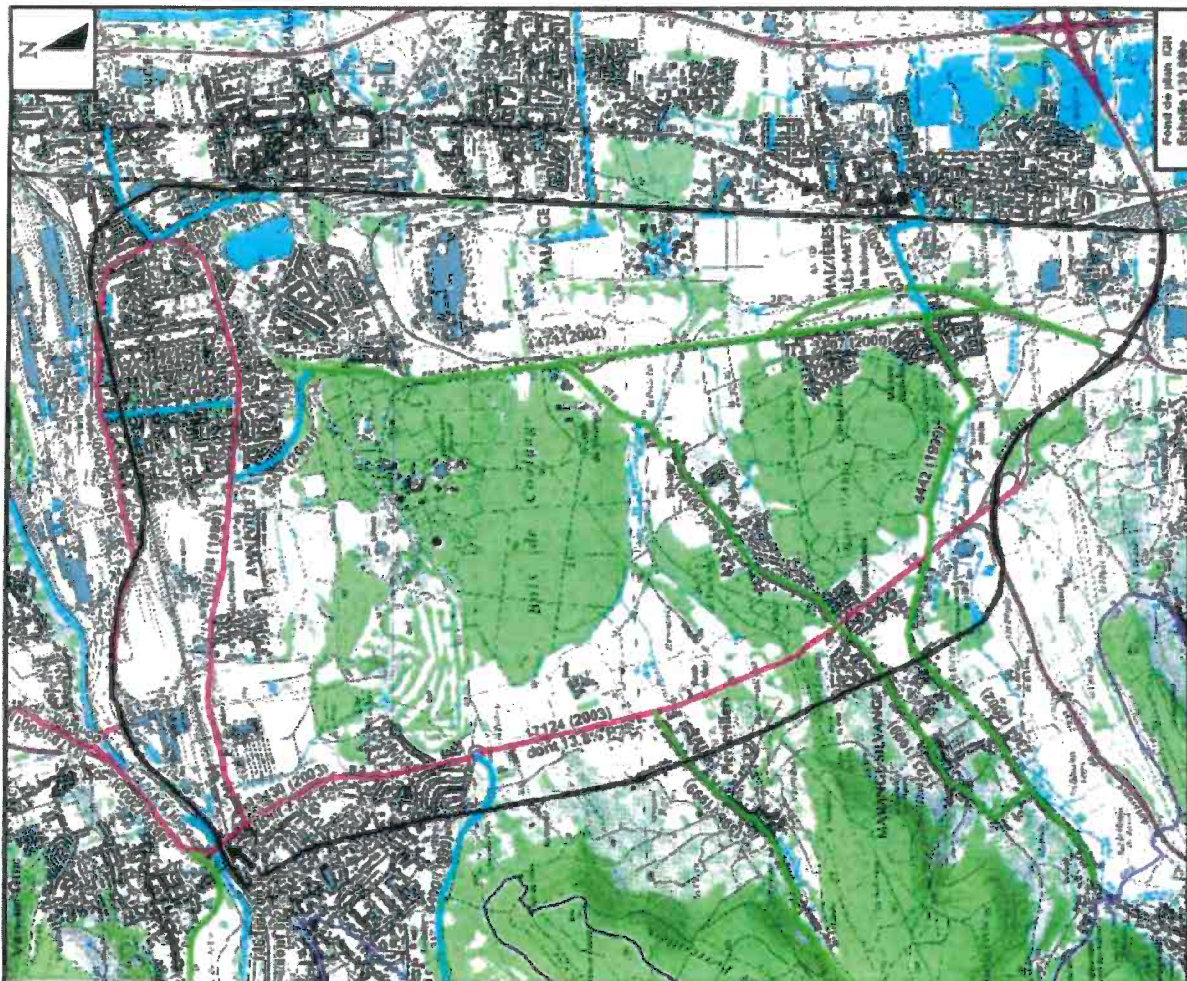
On peut noter que cette progression est relativement constante, puisque la même analyse lors des études de la section A30/Vitry-sur-Orne de la VRS2 constatait une augmentation similaire pour la période 1990 et 1994.

2- Concernant l'évolution du trafic sur la portion de la RN 52 concernée par la VRS2, on constate une augmentation plus marquée de la circulation que sur le réseau national de Moselle.

Cela-ci, avec un indice à 1,84 en 1999 et 1,95 en 2003, montre une progression de 6% en 5 ans (aux moyen de 1,17% par an).

Dans le même temps, la portion de RN comprise entre l'A4 et l'entrée de Rombas présente la progression la plus marquée avec + 16,35% en 5 ans, soit une moyenne de 3% par an.

Sur cette section, le trafic Poids Lourds connaît une progression encore plus importante, avec un taux passant de 12% à 13,8% du trafic journalier, ce qui représente en fait une hausse de près de 34% du trafic PL sur les 5 dernières années (taux moyen de 6% par an).





### 3 - DIAGNOSTIC DE SÉCURITÉ

#### o Zones d'accumulation d'accidents

Le bilan des accidents, recensés sur la période 1999-2004 dans l'aire d'étude, est présenté sur la carte ci-contre, et l'on peut en tirer divers commentaires selon la nature des voies et les zones concernées.

On constate ainsi que les voies traversant les zones fortement urbanisées sont le siège d'une multitude d'accrochages, le plus souvent sans caractère de gravité pour les automobilistes.

C'est le cas surtout pour Marange-Silvange, où l'urbanisation le long des RD52 et 52A (qui représentent avec la RD47 les trois barreaux transversaux dans l'aire d'étude), entraîne une concentration particulièrement élevée d'accidents corporels, avec malheureusement trois victimes lors des 5 dernières années.

Concernant les axes Nord/Sud, c'est bien entendu la RN52 qui totalise le plus grand nombre d'accidents du fait de l'importance du trafic transitant actuellement par cette voie.

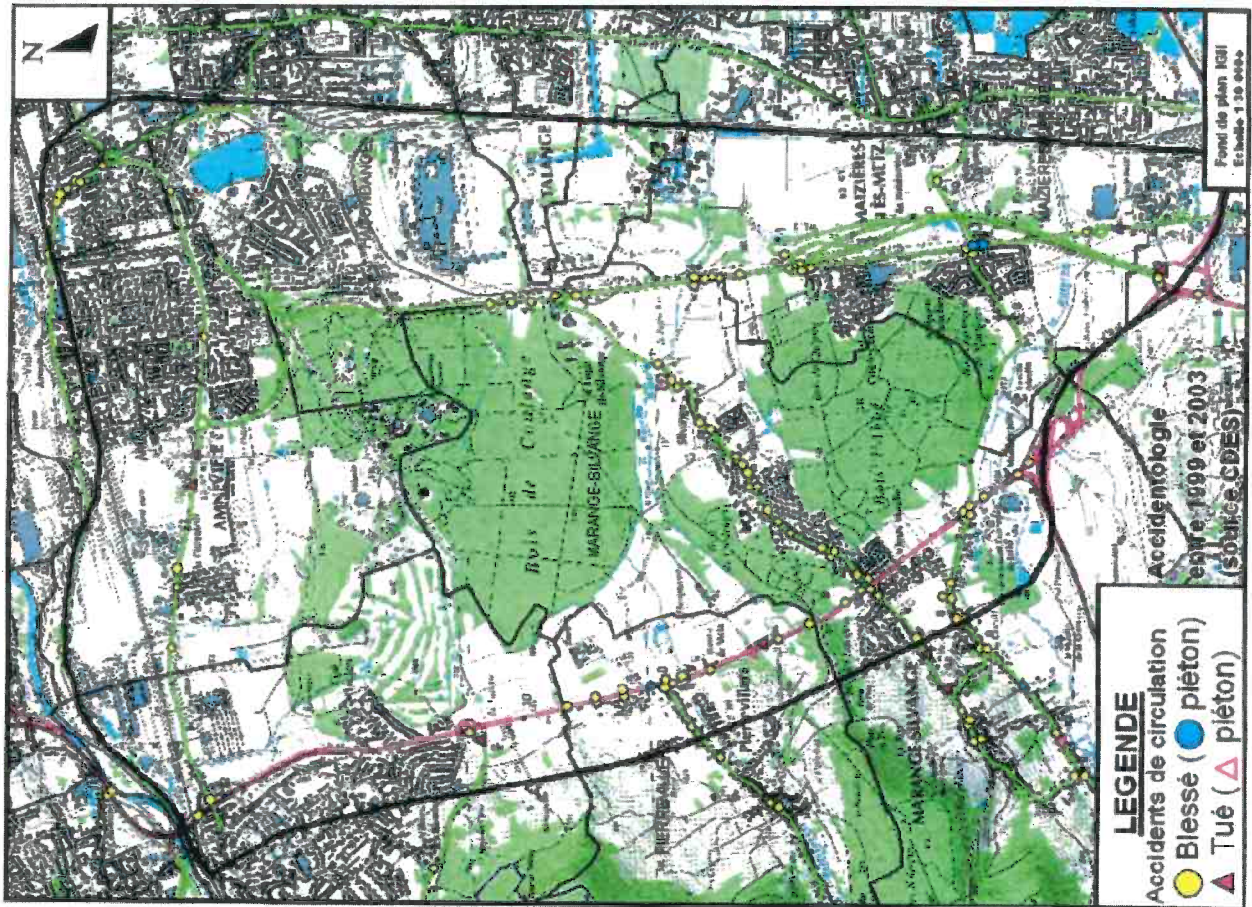
On peut remarquer une forte concentration d'accidents dans la traversée de Pierrevillers (12 accidents entre le Point du Jour et le bois de Vuidenre).

C'est également dans ce secteur que se sont produits les deux accidents mortels recensés. La topographie du secteur (succession de petits vallons avec passage de haut de côtes) semble jouer un rôle important dans la fréquence de ces accidents.

Dans les zones identifiées de passage de gibier, aucune collision gibier/véhicule n'est recensée dans les rapports de gendarmerie. Mais cet élément n'est pas révélateur de la fréquence des traversées. En effet, sans accident grave, les collisions font rarement l'objet de constats des forces de police.

A noter également l'absence d'accidents pendant la même période sur la déviation de Rombas (secteur aménagé et sécurisé).

Du côté Est de la RD112E et de la RD112F les accidents sont moins nombreux et moins graves. Leur répartition est plus diffuse. Dans le secteur de la Cité des Écart, les accidents ont toujours lieu aux intersections avec les accès de la cité, et au niveau du giratoire RD112E - RD112F.



## □ Taux d'accidents

Un fichier des accidents corporels est réalisé chaque année par la Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité de la DDE 57

Pour l'année 2003, il indique pour chaque voie du réseau concerné, la longueur de la section considérée, le trafic moyen pris en compte, le nombre d'accidents entre 1999 et 2003, et le taux d'accidents en 2003 pour 10<sup>6</sup> véh. x Km.

On peut ainsi noter que la section de la RN52 entre l'autoroute A4 et l'entrée de Rombas présente un taux d'accidents supérieur à la moyenne nationale sur RN, qui est de 7,43 pour 2003.

Pour le réseau départemental, les taux d'accidents définis par la Direction des Routes pour l'évaluation des investissements routiers (aux de 33 : valeur moyenne constatée sur une route de 7 m à 2 voies), permettent de mettre en évidence des valeurs anormalement élevées pour les RD52A et RD112C dans les traversées de Marange-Silvange et Pierrevillers.

L'analyse de l'évolution des taux d'accidents calculés ces trois dernières années permet de déceler sur le réseau départemental, hormis pour la RD52, une légère tendance générale à l'amélioration, qui peut s'expliquer en partie par la politique de sécurité routière mise en place depuis l'année 2000.

Par contre, on ne constate guère d'évolution sur la RN52, surtout entre A4 et Rombas, alors qu'en même temps la moyenne nationale sur RN est passée de 10,82 en 2001, à 9,69 en 2002, et 7,43 en 2003.

## □ Réserves de capacité

1. Il convient de signaler les files d'attente accidentellement très longues aux heures de pointe, au passage des deux carrefours à feux de la RN52 à Marange-Silvange.

Le premier carrefour avec la RD52, dénommé carrefour de Jaily, entraîne à l'heure de pointe du soir la création d'une file d'attente dans le sens A4/Rombas qui provoque régulièrement un conflit avec la voie d'insertion en provenance de la bretelle autoroutière (sortie de l'échangeur de Marange-Silvange, dans le sens Strasbourg → Paris).

Cet état de fait est préoccupant puisqu'il occasionne par moment des remontées de file sur l'autoroute A4.

Une étude particulière visant à améliorer l'écoulement du trafic a été réalisée par le Service des Routes de la DDE Moselle, et a abouti à une modification des cycles des feux en 2002, ce qui n'a malheureusement pas résolu entièrement le problème.

Cette situation résulte de la conjugaison de deux phénomènes

l'importance relative des heures de pointe par rapport au trafic journalier ;  
l'insuffisance de stockage entre la bretelle autoroutière et le carrefour de Jaily, qui se trouve à moins de 500m de la voie d'insertion sur la RN52.

Une analyse plus fine du trafic sur cette section permet de mettre en évidence que le trafic journalier est nettement déséquilibré, avec :

une heure de pointe du matin composée essentiellement des déplacements domicile-travail vers l'A4 et le sillon mosellan, qui représentent environ 8,4% du T.M.J.A dans ce sens (soit plus de 900 UVP/H) ;

une heure de pointe du soir composée essentiellement des retours travail-domicile en provenance de l'A4 et du sillon mosellan, qui représentent environ 10,7% du T.M.J.A dans ce sens (soit près de 1000 UVP/H).

Cela est confirmé par les constatations sur les remontées de files sur l'autoroute, qui n'ont lieu qu'à l'heure de pointe du soir.

2. Un autre problème de saturation est constaté au niveau de l'échangeur de Semécourt.

Ce phénomène a été constaté peu après l'ouverture du centre commercial Auehan dans le milieu des années 90, qui est implanté dans la zone d'activité contiguë à l'échangeur.

L'essor de l'hypermarché a entraîné avec lui le développement commercial de la zone, et rapidement des problèmes de saturation de la cornue autoroutière dans le sens Strasbourg → Paris se sont avérés, notamment lors de périodes de fêtes ou de soldes.

Ces problèmes ont occasionné de nombreuses remontées de file sur l'autoroute A4, et ont été provisoirement et partiellement résolus par un aménagement du régime de priorité au débouché de la bretelle sur l'ancien du giratoire (cet échangeur se présente sous la forme d'un grand giratoire dénivelé au-dessus l'autoroute).



#### 4 - ÉVOLUTION PRÉVISIBLE EN L'ABSENCE D'AMÉNAGEMENT

##### o Hypothèses générales d'évolution

La détermination de l'évolution du trafic routier résulte de l'observation des tendances des 20 dernières années, de la diminution prévisible du nombre de personnes par ménage, de la localisation de la population et des emplois.

1. L'analyse socio-économique s'appuie sur l'exploitation des données INSEE lors des recensements de 1975, 1982, 1990 et 1999.

Elle a montré que depuis les années 70, le déclin consécutif à la crise économique dans les vallées de la Fensch et de l'Orne a entraîné :

- une baisse de la population et du nombre d'emploi ;
- une augmentation du taux de chômage ;
- une augmentation du nombre des migrants domicile-travail et des distances domicile-travail.

Concernant les deux premiers points, on note toutefois une stagnation, voire une légère reprise entre les recensements de 1990 et 1999.

Le dernier point quant à lui a été appréhendé par une étude de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Messine (AGURAM), réalisée en 1995 et portant sur l'évolution des migrations domicile-travail de 1975 à 1990 dans l'aire métropolitaine Metz-Thionville, et a été actualisée avec les données INSEE de 1999.

L'aire était détournée en zones d'étude, représentant un paramètre beaucoup plus vaste que la commune : région de Thionville, Fensch-Pays Haut, Vallée de l'Orne, Agglomération de Metz, etc...

Les résultats ont ainsi permis de mesurer les effets de la crise de l'emploi dans les industries lourdes dans les secteurs de l'Orne et de la Fensch :

- le volume des échanges internes aux zones des vallées sidérurgiques et minières a chuté de près de 25 000 déplacements entre 75 et 90 ;
- les pertes d'emploi se sont repercutées par un exode massif de la population active et par un allongement des déplacements domicile-travail pour les actifs restés sur place.

Autrement dit, la baisse globale s'est inégalement repercutée sur les déplacements de proximité : le nombre d'actifs qui travaillent dans leur zone de résidence a diminué de 41% entre 75 et 90 (21% entre 82 et 90), tandis que les déplacements vers les autres zones de l'aire métropolitaine ont progressé dans le même laps de temps de 37% (+15% entre 82 et 90).

Cette tendance constatée jusqu'en 1990, se trouve confirmée pour la vallée de l'Orne par les données INSEE de 1999 : l'évolution du taux de mobilité (c'est-à-dire du pourcentage d'actifs travaillant à l'extérieur de leur zone de résidence), est progressivement passé de 33% en 1982, à plus de 44% en 1990, et à plus de 57% en 1999.

2. L'analyse faite au paragraphe 2.2 de l'évolution du trafic sur les réseaux nationaux et départementaux entre 1999 et 2003, a fait apparaître des pourcentages d'augmentation disparates d'une année à l'autre.

Recadrée sur les 10 dernières années (1994 à 2003), la croissance du trafic s'est élevée en moyenne à :

- 2,39 % linéaire sur le réseau national ;
- 3,05 % linéaire sur le réseau départemental.

##### o Évolution prévisible en l'absence d'aménagement (variante 0) au cours des quinze prochaines années

Comme nous venons de le voir précédemment, la zone du projet d'aménagement est caractérisée par de nombreuses sections d'accumulation d'accidents.

Cela peut s'expliquer en partie par :

- sa situation dans un tissu déjà fortement urbanisé, entre le débouché de la vallée de l'Orne, au cœur du bassin minier, et l'autoroute A 4 ;
- la densité du maillage routier et donc la présence de nombreux carrefours ;
- l'importance du trafic sur les principaux axes ;
- l'absence d'un véritable itinéraire Nord-sud structurant et cohérent (ces fonctions sont actuellement assurées par la RN52 dont les caractéristiques sont de moins en moins adaptées au volume de trafic).

En reprenant les hypothèses d'évolution constatées plus haut (2,4% par an), le trafic routier sur la RN52 subirait en 2010 une rajoutation de près de 21%, par rapport aux chiffres de 2003 ; en 2020 cette augmentation serait d'environ 53%.

Le même raisonnement conduirait à prévoir des chiffres de 59% et 85% pour l'augmentation du trafic PI.

Les conditions de circulation déjà actuellement limites devraient donc rapidement se dégrader du fait de cette augmentation, et l'épine dorsale qu'est la RN52 se trouverait rapidement saturée et congestionnée, avec :

- des risques accrus d'accidents du fait de la densité de la circulation ;
- des risques accrus d'accidents dans les zones de conflits entre les différents modes de déplacement (notamment au niveau des carrefours non protégés) ;
- un étalement des heures de pointe, avec pour corollaire des pertes de temps aux feux, et un allongement de la durée des trajets (départs plus précoces, arrivées plus tardives).



## D JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA SOLUTION PROPOSÉE

### 1 - CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE LA ZONE D'ÉTUDE RECEMSEMENT DES CONTRAINTES

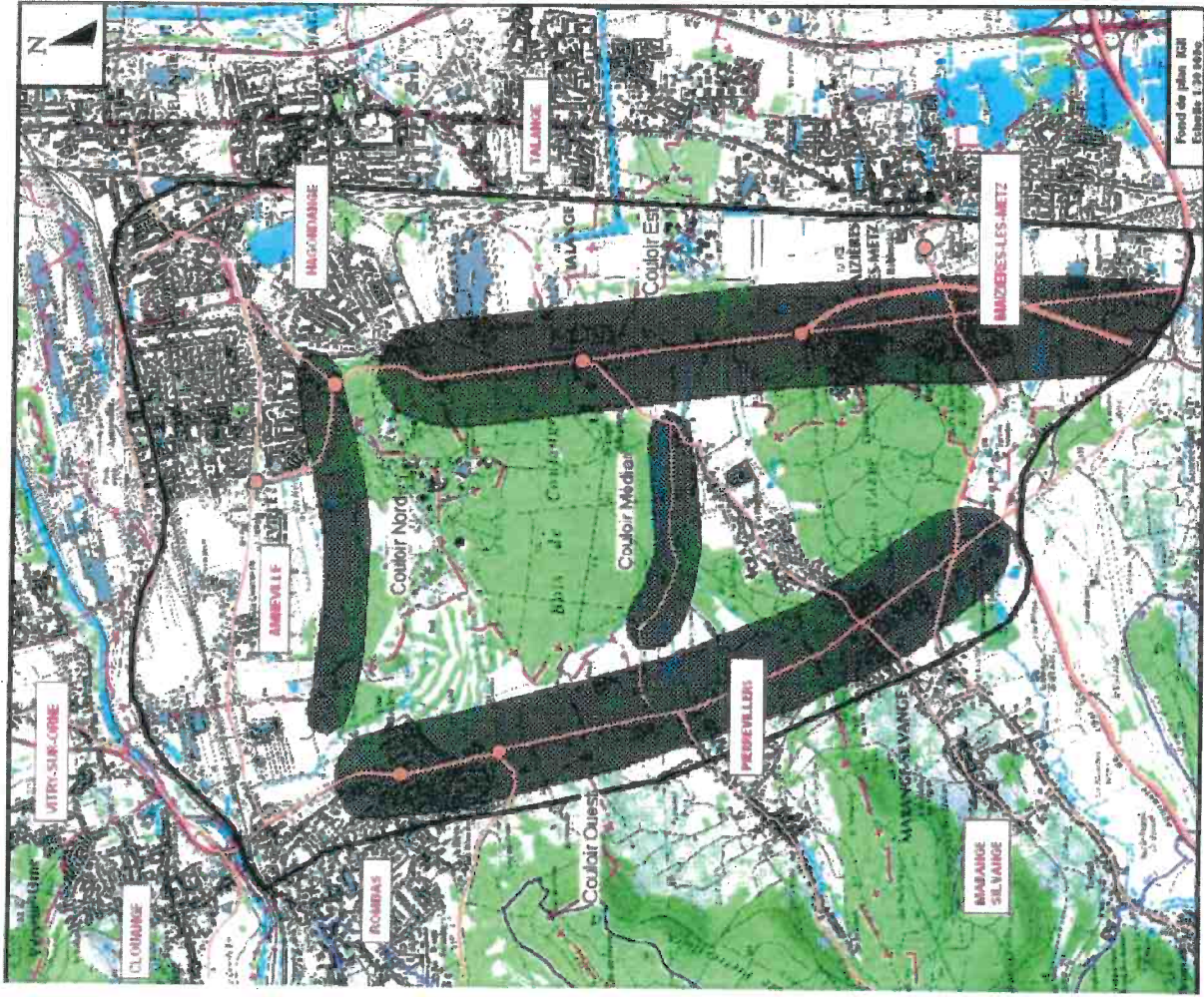
#### 1.1 - PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude est située entre la déviation de Rombas au Nord, qui marque le débouché de la vallée de l'Orne, et l'autoroute A4 au sud.

D'une longueur de plus de 5 kilomètres, elle concerne les communes suivantes : Virry-sur-Orne, Pierrevillers, et Marange-Silvange à l'Ouest, Annéville, Hagondange et Maizières-lès-Metz à l'Est.

Cette aire porte sur un secteur relativement étendu en largeur, du fait que les deux principaux couloirs de passage d'axe Nord-sud envisageables sont parallèles et distants de 2,5 kilomètres environ :

- La limite Ouest correspond à la RN52, et à une frange urbaine ou naturelle qui la longe côté Ouest ;
- La limite Est s'appuie sur les RD112E et F ;
- Au Nord et Nord-est, la limite est constituée par la RD47 qui relie Rombas et Hagondange ;
- Au Sud, elle se confond avec l'autoroute A4.





□ Le couloir Ouest correspond à la RN52 actuelle et a été retenu lors des études antérieures pour accueillir naturellement la VRE2. Il prend son origine à l'extrémité Sud de la déviation de Rombas, au Nord du carrefour giratoire situé à proximité de la cité de Metz.

Ce couloir est limité à l'Ouest par le pied des coteaux de la Moselle et à l'Est par les buttes boisées du bois de Coulange et du bois l'Abbé.

Après la traversée de Marange-Sivange, le couloir s'évase jusqu'à l'autoroute A4 avec laquelle la RN52 s'échange.

□ Le couloir Est borde les buttes des bois de Coulange au Nord et du bois l'Abbé au Sud.

L'examen de ce couloir s'est imposé afin de tenir compte des besoins créés par les transformations récentes de l'urbanisation dans ces secteurs (développement du complexe thermal et de loisirs d'Annerville, urbanisation sur la même commune, évolution en cours des fiches industrielles à Hagondange et Maizières-les-Metz). Ces transformations pourraient y motiver l'inscription de la voie.

Ce couloir Est est axé sur la RD112E prolongée au Sud par la RD112F. Il débute sur la commune d'Annerville au droit du carrefour giratoire d'où est aménagé l'accès au centre thermal et de loisirs. De là il s'oriente Nord-sud, limité à l'Ouest par le Bois de Coulange, les secteurs bords de Marange-Sivange au droit de la vallée de la Barche, le bois l'Abbé et la cité des Fécarts.

À l'Est le secteur est ouvert et correspond au vaste secteur anciennement industriel, en cours de reconversion et qui abrite notamment le parc Walibi-Schtroumpf.

Plus au Sud, le couloir s'ouvre en s'approchant de l'autoroute A4 avec laquelle la RD112F se relie, au niveau de l'échangeur de Semécourt.

Autre les deux couloirs Nord-sud, la zone d'étude comporte deux transversales qui les relient dans la partie Nord et dans la partie médiane.

□ Le couloir médian est situé entre la RD17 et la butte du bois de Coulange. Il se développe d'abord dans les grandes zones de crassiers en dépôt entre la déviation de Rombas à l'Ouest et l'extrémité Nord du bois de Coulange, au-delà il traverse cette extrémité du bois pour déboucher sur le couloir Nord-sud axe sur la RD112E.

□ Le couloir médian correspond à la petite vallée du ruisseau du Moulin, qui sépare les deux buttes boisées occupant la partie centrale de la zone d'étude. À l'Ouest, cette vallée part de Pierrevillers, pour aboutir à l'Est sur le couloir où s'inscrit la RD112F, un peu au-delà de l'Hôpital Saint-François.

## 1.2 - LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL

### □ Le contexte climatologique

Deux saisons bien différenciées caractérisent le climat régional, avec :

- une saison froide de Novembre à Mars, avec les températures les plus basses en janvier et un nombre de jours de gel élevé (de l'ordre de 75 par an) ;
- une saison ensoleillée et chaude de mai en septembre, avec les plus fortes températures en juillet.

La forte amplitude thermique (près de 17°C) caractérise l'influence continentale du climat.

En terme de sécurité routière, ces conditions climatiques introduisent certaines contraintes dont la principale est l'importance du gel en période hivernale. En revanche, la neige ne constitue qu'une gêne modérée et temporaire.

### □ La topographie

La topographie de la zone d'étude présente plusieurs secteurs au relief marqué.

Il s'agit d'une part du secteur de la vallée de l'Orme dominée par la butte du bois de Coulange et d'autre part plus au Sud, du secteur Pierrevillers - Marange-Sivange, marqué par la butte du Bois l'Abbé en liaison étroite avec les côtes de Moselle.

### □ La géologie et la géotechnique

Les formations de surface ne laissent craindre, *a priori*, aucune difficulté majeure vis-à-vis d'un projet routier. En revanche, la géologie du site pourra, selon les secteurs, et les caractéristiques de l'aménagement, nécessiter des dispositifs particuliers visant à stabiliser les sols présentant des risques de mouvements.

Il faut signaler également que les secteurs de crassiers peuvent présenter des contraintes spécifiques liées aux capacités des matériaux et place à supporter l'aménagement d'une infrastructure routière. En outre, les venues d'eau au sein du crassier peuvent générer des instabilités localisées, à prendre en compte avant travaux.

### □ Les eaux superficielles et souterraines

#### Le réseau hydrographique

Le projet prend place en pied des coteaux de la Moselle et s'inscrit dans les bassins versants de l'Orme, la Moselle, les ruisseaux de la Barche du Moulin et du Billeron, et divers petits ruisseaux.

Il faut souligner que les deux principaux écoulements directement concernés par le projet, les ruisseaux du Moulin et de la Barche, présentent une configuration particulière sur leur parcours.

En effet, au droit du bois de Coulange, les lits de ces deux ruisseaux se trouvent parallèles, très proches et en position perchée vis-à-vis du fond du thalweg : ils ménagent ainsi un fond de vallée inondable tout au long du bois.

#### Les eaux souterraines

La nappe alluviale de la Moselle est heureusement protégée des ruisseaux par un colmatage de leur lit parfois important.

Cependant, la faible épaisseur de la zone non saturée et sa grande perméabilité la rendent vulnérable à toute pollution superficielle en provenance des thalwegs et fossés secs.

Les limons peuvent contenir quelques petites nappes perchées (probabilité forte dans le cas du bois de Coulange).

Ces petites nappes perchées ne devraient pas poser de problème technique particulier du fait de leur drainage ou rabattement facile.

#### o Le milieu naturel

##### La végétation

La végétation sur la zone d'étude occupe une importante surface et présente une diversité qui lui confère une certaine richesse.

Les éléments méritant d'être le plus préservés sont les prairies humides avec leurs ripisylves associées, les prairies sèches et les massifs boisés (en particulier le Bois l'Abbé). Les autres éléments peuvent être plus facilement reconstruits.

##### La faune

Les secteurs les plus riches du point de vue de la faune concernent la zone humide du Val du Moulin et les massifs forestiers du Bois de Coulange et de Vuidencel.

Ces trois entités forment une zone homogène non fractionnée par des infrastructures importantes : cette zone mérite d'être préservée. Le bois de Vuidencel se révèle en outre indispensable pour garantir la communication de la faune entre le bois de Coulange et les côtes de Moselle via le bois de Pierrevillers.

#### o Le paysage

Les zones les plus sensibles d'un point de vue paysager sont celles où prédominent l'environnement naturel, les côtes de Moselle, les zones situées entre Rombas et Pierrevillers et les zones boisées à proximité du complexe thermal et de boisés d'Amnéville.

### 1.3 - LE MILIEU HUMAIN

#### o La structure urbaine du secteur d'étude

De 1975 à 1996 le nombre de salariés des unités structuriques de Moselle est passé de 30.000 personnes à un peu plus de 9.000.

Depuis lors la reconversion industrielle a été engagée et de nombreuses zones d'activités sont aujourd'hui proposées aux investisseurs mais les créations d'emplois sont loin de compenser les emplois perdus.

Ainsi s'est constitué un tissu urbain continu, peu hiérarchisé et organisé en fonction des besoins de l'activité industrielle en dehors de toute préoccupation d'organisation urbaine.

La recherche des quelques nouveaux tracés, qui peuvent être nécessaires pour assurer un nouveau fonctionnement urbain - pour améliorer par exemple la desserte des friches industrielles à valanser, est donc complexe. L'encombrement des vallées rend les problèmes de circulation parfois agaçants et les solutions peuvent s'y avérer très coûteuses.

#### o L'utilisation actuelle de l'espace

La zone présente une forte occupation humaine dans les fonds des vallées (Orne et Moselle), et le long de la RN52.

La partie centrale plus naturelle, est toutefois occupée, au Nord par le parc de loisirs d'Amnéville, et à l'Est par les extensions urbaines de Marange-Sibange le long de la RD52a qui forment une coupure bâtie.

#### o Les caractéristiques socio-économiques

D'une manière générale, on constate que la population active augmente plus vite que la population totale, et que le chômage a considérablement augmenté depuis le milieu des années 90, et ce jusqu'au début des années 90.

Depuis, cette augmentation a connu une certaine atténuation, due en grande partie à l'augmentation des migrations domicile-travail, les salariés se déplaçant de plus en plus vers les grands pôles d'emploi comme le sillon mosellan ou les agglomérations de Metz et Thionville.

La baisse des emplois est particulièrement marquée dans les vallées de l'Orne et de la French.



## □ L'activité agricole et sylvicole

L'agriculture est encore présente sur une grande partie de la zone d'étude et concerne pour l'essentiel une grosse exploitation située à Marange-Silvange, et de manière plus diluée une activité d'appoint pour quelques petits exploitants.

Les activités forestières sont encore importantes dans la zone d'étude. Elles se déroulent selon les prescriptions du régime forestier dans les bois de Coulange et bois l'Abbé, entièrement communaux.

## □ Les niveaux de bruit actuels

Globalement, les secteurs étudiés sont des zones d'ambiance sonore initiale modérée, c'est-à-dire que le niveau sonore ambiant est inférieur à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit, à l'exception des secteurs des riveaux de la RN52 sur les communes de Rombas et Pierrevillers et Marange-Silvange, qui subissent un trafic routier élevé.

## □ Les loisirs

Les trois massifs boisés situés au cœur de l'aire d'étude occupent une position intermédiaire entre les deux zones naturelles de la vallée de la Moselle et des côtes de Moselle. Ils représentent donc une zone particulièrement attractive et fréquentée par les habitants des communes périphériques.

Rappelons également l'existence du sentier de découverte du centre de loisirs d'Amnéville, qui constitue le seul équipement du bois de Coulange spécialement tourné vers la promenade en forêt et aménagé à cet effet.

L'ensemble du centre de loisirs attire 5 à 10 000 personnes le dimanche, le maximum atteint est de 25 000 visiteurs.

En complément des activités présentes sur la butte du bois de Coulange, un golf situé au Nord-ouest est ouvert depuis plusieurs années et attire des pratiquants régionaux.

## □ Les réseaux

La vallée de l'Orne concentre la plus grande partie des réseaux importants.

## □ Le patrimoine historique et culturel

Deux monuments historiques sont répertoriés dans le périmètre de la zone d'étude. Il s'agit de l'ossuaire en appentis contre l'église de Marange-Silvange classé le 22/11/90 et de l'église Saint-Martin de Pierrevillers classée le 8/10/91 en totalité.

Il n'y a pas de monuments historiques sur les autres communes de l'aire d'étude.

## 1.4 - SYNTHÈSE DES PRINCIPALES CONTRAINTES DANS L'AIRES D'ÉTUDE

L'analyse de l'état initial de l'aire d'étude permet de proposer une hiérarchisation des principales contraintes sur le site.

### □ Les contraintes fortes

*Activité développement* : dans un secteur largement touché par la crise de l'emploi dans la sidérurgie, et en pleine reconversion, il est capital de ne pas contraindre, voire de favoriser, la reprise d'activité qui s'esquisse notamment par les divers projets d'aménagement locaux. L'aménagement futur de la zone est donc un enjeu primordial pour le projet.

### □ Les contraintes moyennes

*Milieu physique* : la géologie, avec notamment les instabilités localisées dans les crassiers, les eaux souterraines en tant que ressource précieuse et collective qui, malgré l'absence de captage d'eau potable, restent mal protégées.

*Milieu naturel* : les prairies humides du Val du Moulin qui abritent une flore riche et diversifiée, les massifs boisés, notamment le bois de Coulange déjà fortement entamé du fait du complexe thermal et de loisirs, et le bois l'Abbé mieux préservé et accueillant potentiellement une flore et une faune riche et diversifiée.

*Activité développement* : la préservation des activités actuelles, industrielles, commerciales ou agricoles au détriment desquelles ne doit pas se faire le projet, les projets déjà inscrits dans les Plans Locaux d'Urbanisme, par exemple celui de la zone d'activités de Rombas qui intègre le projet de la VR52.

*Habitat* : la protection des habitations existantes contre les nuisances sonores.

### □ Les contraintes faibles

*Milieu physique* : le relief marqué dans le secteur d'étude par les coteaux à l'Ouest et les bords du bois de Coulange et du bois de l'Abbé.

*Milieu naturel* : les couloirs de passage à faune entre les coteaux et les bois de Coulange et de Vuidenxel, la faune du milieu humide du Val du Moulin.

*Activité développement* : le respect des documents d'urbanisme en vigueur (PLU), les gros réseaux de transport de fluide, les risques de coupure des espaces traversés en zone urbaine ou naturelle.

*Habitat* : les émissions de polluants et l'exposition des populations.

*Cadre de vie* : l'intégration du projet dans le paysage.

## 2 - PRÉSENTATION DES VARIANTES ENVISAGÉES

A partir de la déviation de Rombas, nous avons vu que plusieurs couloirs d'innéaires sont envisageables pour la VR52, et dans cet esprit plusieurs variantes, *a priori* réalisables, ont été étudiées.

### ▫ Description des variantes de la famille 1

La famille 1 correspond aux tracés parallèles à l'actuelle RN52 empruntant le couloir Ouest.

Elle rejoint l'autoroute A4 par l'échangeur de Marange-Silvange.  
Elle se compose des variantes 1, 1 bis et 8.

#### La variante 1:

Il s'agit du tracé qui était inscrit dans l'ancien Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) du secteur Nord-Métropole Lorraine de 1974 qui comprend l'aménagement de la RN52 actuelle, et qui était initialement prévu dans les plans locaux d'urbanisme (P.L.U.).

Cette variante prend son origine au Sud du diffuseur de Clouange, entre la déviation de Rombas et la RD47.

Elle quitte ensuite la RN52 au Nord de la cité de la rue de Metz puis contourne cette dernière par l'Est et enfin rejoint le giratoire situé à proximité du lieu-dit « la Tuilerie de Ramouville ».

De là, elle constitue une 2x2voies en site propre, parallèle à la RN52, jusqu'au droit du lieu dit « le Point du Jour » où elle s'écarte à l'Est pour éviter la traversée de Pierrevillers. A cet endroit, un carrefour giratoire permet via un court barreau à 2 voies de se raccorder sur la RD112C qui dessert Pierrevillers.

Elle rejoint ensuite à nouveau l'axe de la RN52 au pied de la butte située au Nord du carrefour formé avec la RD52A à Marange-Silvange.

A ce niveau, elle s'inscrit localement en tranchée couverte sur une longueur de 400m pour traverser l'agglomération, puis continue en suivant l'axe de la RN52 jusqu'au carrefour actuel RN52/RD52 qui sera aménagée en giratoire, puis enfin jusqu'à l'échangeur avec l'autoroute A4.

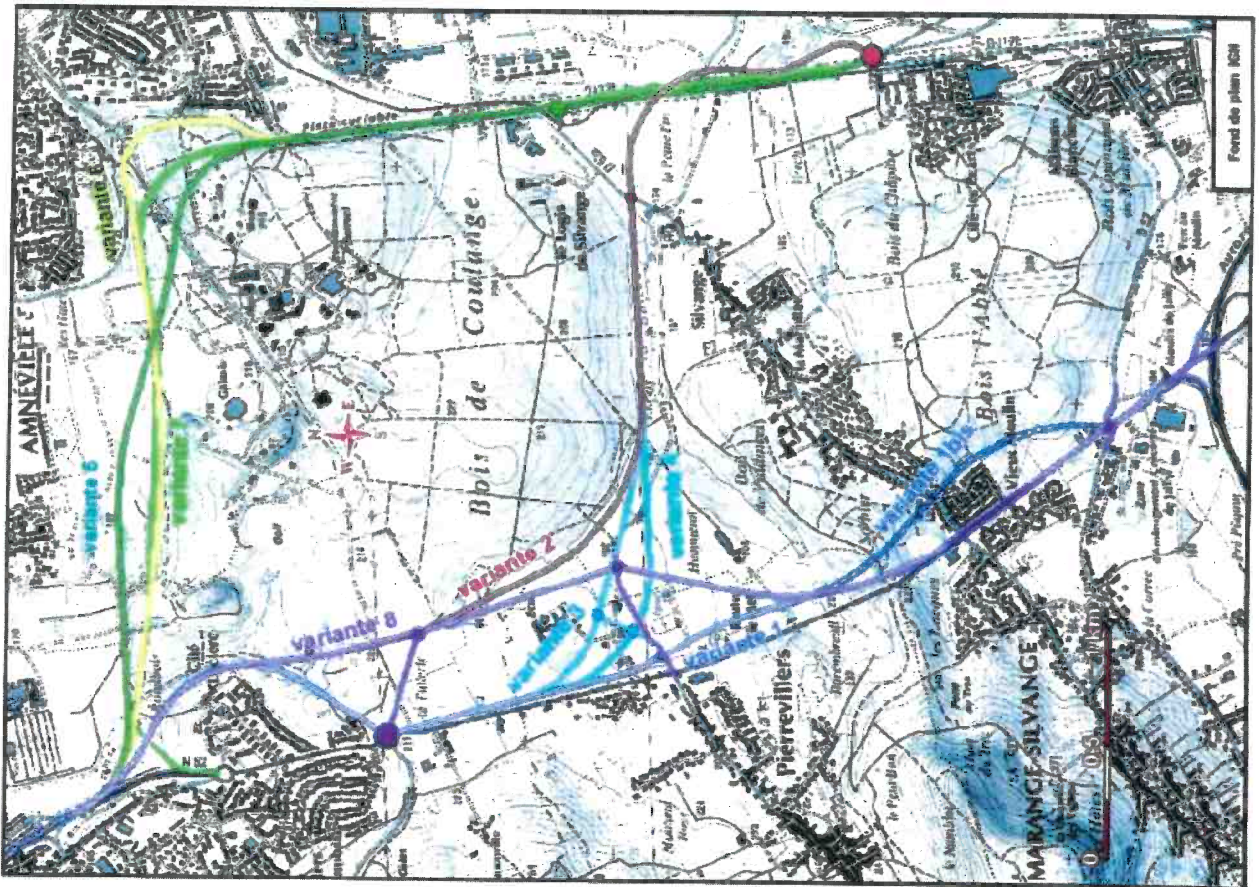
#### La variante 1 bis:

Elle se confond avec la variante 1 jusqu'au pied de la butte située au Nord du carrefour de la RD52A.

A ce niveau elle s'écarte à l'Est pour éviter la zone bâtie du « Vieux Moulin » à Marange-Silvange et s'inscrit en bordure du Bois l'Abbé.

Elle rejoint ensuite l'axe de la RN52 au niveau du carrefour RN52/RD52, près de la ZAC du Moulin de Jailly.

⇒ La variante 1 bis a été abandonnée sur proposition du Préfet (réunion du 3 juin 1999) en réponse aux revendications de la population de Marange-Silvange qui la juge trop pénalisante pour la commune (atteinte au bâti dans la traversée de la commune). Elle ne fera donc pas l'objet d'une comparaison.





#### **La variante 8 :**

Il s'agit du tracé de base inscrit dans l'ancien S.D.A.U. (révision de janvier 1999, secteur vallée de l'Orne), qui comprend l'aménagement de la RN52 actuelle et qui fait l'objet de réservations d'emprises dans les P.L.U. selon la vocation des zones traversées.

Il correspond également à la nouvelle réservation figurant dans le P.L.U. de Rombas depuis la première révision en février 2002.

Elle se confond avec la variante 1 jusqu'au milieu de la déviation de la cité de la rue de Metz.

A ce niveau elle longe le bois de Coulange, puis se dirigeant vers le Sud, passe à l'Est au terrain de Sport de Pierrevillers et rejoint la variante 1 au pied de la barre située au Nord du carrefour formé avec la RD52A à Marange-Silvange.

Les échanges avec les communes de Rombas et Pierrevillers se font par l'intermédiaire de deux carrefours giratoires et deux barreaux de 400 à 500m de longueur, qui se raccordent l'un sur le giratoire de la Tuilerie, et l'autre sur la RD112C.

#### **Description des variantes de la famille 2**

La famille 2 correspond aux tracés qui empruntent le couloir Ouest, le couloir Médian puis le couloir Est.

Ces tracés se raccordent au « giratoire des Schroumpfs », situé au raccordement des RD112E et RD12F, en empruntant le Val du Moulin séparant le bois de Coulange du Bois l'Abbe.

Ils se prolongent vers la RD112F à 2x2 voies moyennant une refonte assez conséquente du dispositif d'entrecroisement avec la desserte du parking du parc de loisir Walib-Schroumpf, puis aboutissent à l'autoroute A4 au niveau de l'échangeur de Semécourt.

La famille se compose des variantes 2, 3 et 4.

#### **La variante 2 :**

Elle se confond avec la variante 1 jusqu'au milieu de la déviation de la cité de la rue de Metz.

A ce niveau, elle se dirige vers le Sud-Est, longe le bois de Coulange puis s'inscrit dans la vallée entre les ruisseaux du Moulin et de la Barche pour franchir la RD52A, puis rejoindre la RD112E au droit du franchissement du ruisseau de la Barche et au-delà le « giratoire des Schroumpfs ».

Ensuite, son tracé emprunte celui de la RD112F jusqu'à l'échangeur de Semécourt sur A4. Un seul échange est prévu sur cette section par l'intermédiaire d'un carrefour giratoire au niveau de la RD52A, à proximité de l'Hôpital St François.

#### **La variante 3 :**

Elle se confond avec la variante 1 jusqu'au Sud du carrefour giratoire de la Tuilerie, puis des la limite de commune avec Pierrevillers, décroche vers l'Est.

Elle passe au Sud du Centre d'Aide par le Travail (C.A.T.) et dessert Pierrevillers par un carrefour giratoire.

Elle se décroche ensuite en ligne droite, entre les ruisseaux du Moulin et de Barche pour franchir la RD52A (avec laquelle un échange est prévu comme pour la variante 2), puis rejointe la RD112E au droit du franchissement du ruisseau de la Barche et au-delà le « giratoire des Schroumpfs ».

Ensuite, son tracé emprunte également celui de la RD112F jusqu'à l'échangeur de Semécourt.

#### **La variante 4 :**

Elle reprend le principe de la variante 3 mais passe un peu plus au Sud-Ouest du C.A.T., après avoir quitté le tracé de la RN52. Elle reste donc plus proche de Pierrevillers à ce niveau.

#### **Description des variantes de la famille 3**

La famille 3 correspond aux tracés qui empruntent le couloir Nord puis le couloir Est en contournant le bois de Coulange par le Nord pour se brancher, comme la famille 2, au même « giratoire des Schroumpfs » sur la RD112E.

Elle se compose des variantes 5, 6 et 7 qui se raccordent à l'A4 au niveau de l'échangeur de Semécourt.

#### **La variante 5 :**

Elle prend son origine comme toutes les autres variantes sur la déviation de Rombas, mais s'en écarte très rapidement vers l'Est, un peu avant la cité de la rue de Metz.

A ce niveau, un carrefour giratoire et un barreau de 400m de longueur permet de se raccorder sur le carrefour giratoire marquant la fin actuelle de la déviation de Rombas.

Le tracé prend ensuite une direction résolument Est en bordure de la côte du bois de Coulange.

Il marque un échange avec la voie Nord/Sud d'accès à proximité de la « salle de spectacle « Galaxie », puis file vers le carrefour giratoire actuel marquant l'entrée du complexe thermal et de loisirs d'Arnéville.

La variante passe toutefois au Sud de ce carrefour en traversant le massif boisé, puis rejoint le couloir formé par les RD112E et F.

Au niveau des premières cités de Hagondange, un deuxième point d'échange est aménagé, avant la poursuite vers le giratoire des Schroumpfs et jusqu'à l'échangeur de Semécourt sur A4.

#### **La variante 6 :**

Elle se confond sur une courte distance avec la variante 5, mais alors que cette dernière passe au Sud du giratoire d'accès à la zone de loisirs d'Arnéville, celle-ci passe par ce giratoire.

Au-delà, l'actuel contournement de la zone de loisirs est aménagé à 2x2 voies. A ce niveau, le tracé rejoint donc le couloir Est sur lequel se branche également la variante 5, au niveau du carrefour avec la rue d'Hagondange.

#### **La variante 7 :**

Elle se confond avec la variante précédente sur le premier tiers du tracé et ensuite passe à mi-chemin entre le giratoire d'accès à la zone d'Arnéville et le tracé de la variante 5 au travers du massif boisé.

Au-delà, le tracé rejoint le couloir Est sur lequel se branchent également les variantes 5 et 6.

### 3 - COMPARAISON DES VARIANTES

Les caractéristiques techniques des variantes sont d'abord représentées dans le récapitulatif ci-dessous :

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8
Longueur de parcours entre la division de Rombas et l'A4 (km)	5,85	8,12	8,69	8,83	8,44	8,86	8,63	5,63
Longueur de parcours entre la division de Rombas et l'échangeur de Semécourt (km)	7,32	8,12	8,69	8,83	8,44	8,86	8,63	7,10
Longueur totale à construire (km)	5,65	6,35	6,89	7,03	6,64	7,06	6,83	5,43
Déblais (m³)	350 000	216 000	174 000	184 000	540 000	394 000	469 000	300 000
Mise en remblais (m³)	46 000	83 000	126 000	92 000	220 000	90 000	140 000	170 000
Bilan des terrassements	Très fortement excédentaire	Fortement excédentaire	Excédentaire	Excédentaire	Très fortement excédentaire	Très fortement excédentaire	Très fortement excédentaire	Fortement excédentaire

Les études réalisées tout au long de la gestion de ce projet ont porté à la fois sur la faisabilité technique des variantes, et sur l'analyse de l'aire d'étude tant d'un point de vue socio-économique qu'environnemental.

Cela permet de mettre en forme une comparaison relativement exhaustive des différentes solutions envisagées.

La synthèse de l'analyse comparative proposée ci-après s'articule autour des critères et indicateurs jugés les plus pertinents et discriminants à ce stade d'étude pour le choix d'une solution.

### 3.1 - FONCTIONNALITÉ / ÉCHANGES

Sources : - études de trafic de la VR52 - CETE de l'Est - 06/1997 et 12/2001  
- études de l'échangeur de Semécourt - DDF 17 / CETE de l'Est - 01/1998 et 03/1999  
- études internes

Le problème de raccordement de la VR52 à l'A4 est un point qui différencie les trois familles de variantes, étant donné que les familles 2 et 3 se connectent à l'autoroute A4 par l'échangeur de Semécourt et que la famille 1 rejoint celle-ci au niveau de l'échangeur de Marange-Silvange.

L'opportunité de l'une ou l'autre des trois familles de variantes a été évaluée en interne au regard du fonctionnement des échanges et par rapport aux perspectives d'amélioration de ces derniers.

Si les deux échangeurs présentent des difficultés de fonctionnement dues principalement à des remontées de file, les difficultés particulières de chaque échangeur sont d'ordre technique.

Pour celui de Semécourt, la conception géométrique est mise en cause, et peut nécessiter à terme un réaménagement lourd de l'échangeur (une provision de 1,4 M€ TTC est dans ce sens systématiquement comptée dans les estimations des familles 2 et 3).

Quant à celui de Marange-Silvange, il est dû à la saturation du 1er carrefour à feux de Jally situé à 500m de la bretelle autoroutière, et sera résolu simplement par la transformation ce carrefour à feux en carrefour giratoire.

fonctionnalité, échanges variantes	impact	
	1	observations
1		fonctionnement satisfaisant du raccordement à l'A4 par Marange-Silvange
2		problème de fonctionnement de l'échangeur de Semécourt à terme
3, 4		problème de fonctionnement de l'échangeur de Semécourt à terme
5, 6, 7		problème de fonctionnement de l'échangeur de Semécourt à terme
8		fonctionnement satisfaisant du raccordement à l'A4 Marange-Silvange



Favorable

Défavorable



### 3.2 - EFFICACITÉ DE DÉLESTAGE

Sources : - études de trafic de la VR52 - CETE de l'Est - 06/1997 et 12/2001

Globalement, les trafics induits par la VR 52 sont essentiellement des trafics locaux qui correspondent à des trajets de courte ou moyenne distance.

La VR52 étant en premier lieu une déviation de la RN52, il s'avère que l'attraction des variantes pour les usagers, et donc leur efficacité s'atténuent avec l'éloignement de la route nationale.

Le trafic résiduel sur cette voie, après la mise en service de la VR52, est donc très variable selon les tracés.

variantes	impact	observations
1		variante à fort trafic (23 500 UVP/jour), délestage important de la RN52 (-12 000 UVP/jour)
2		variante à faible charge de trafic (19 200 UVP/jour), délestage moyen de la RN52 (-10 000 UVP/jour)
3, 4		variante à faible charge de trafic (16 800 UVP/jour), délestage moyen de la RN52 (-10 000 UVP/jour)
5, 6, 7		variante à trafic moyen (22 800 UVP/jour), faible délestage de la RN52 (-8 000 UVP/jour)
8		variante à fort trafic (25 800 UVP/jour), délestage important de la RN52 (-12 000 UVP/jour)



Favorable

Défavorable

### 3.3 - GÉOTECHNIQUE

Sources : - études CETE de l'Est - LRFC de Nancy - 09/1992 et 11/1999  
- études FONDA SOL - 08/1998 et 11/1998

Ces études ont établi des contraintes techniques majeures (problèmes de terrassements, de stabilité et gonflement de matériaux) pour la variante "Nord" (tracé 7).

Les variantes de la famille 2, sont celles qui posent le moins de difficultés (tracé 2, 3, 4).

faisabilité géotechnique

variantes	impact	observations
1		stabilité des pentes transversales (bois de Vuidencel et raccordement RD 52)
2		pas de contrainte technique majeure
3, 4		pas de contrainte technique majeure
5, 6, 7		contraintes très fortes : problèmes d'instabilité (ou Nord-Est du bois de Coulange notamment) et risques de gonflement (passage dans les crassiers au Nord-Ouest du tracé)
8		stabilité des pentes transversales (bois de Vuidencel et raccordement RD 52)



Favorable

Défavorable

### 3.4 - LE MILIEU NATUREL

- Sources : - études d'environnement - Equipement et Environnement - 03/1997  
 - études d'environnement - Est Ingénierie - 10/2002 et 01/2003  
 - études hydraulique et hydrogéologique - Ingipop - 11/1998  
 - études hydraulique et hydrogéologique - Est Ingénierie - 03/2003 et 03/2004  
 - étude hydrogéologique - Antea - 09/1999  
 - étude Écart - 12/1998 et 05/2001

Les études d'environnement ont permis une analyse fine de la sensibilité du territoire où s'inscrivent les variantes du projet de voie rapide.

Le thème « milieu naturel » regroupe les contraintes relatives au milieu physique (eaux superficielles et souterraines), et au milieu naturel (végétation, faune, flore).

milieu naturel variantes	impact	observations
1		peu d'activités au milieu naturel (2 ha de zone boisée au Nord du projet)
2		prélèvement forestier (3 + 4 ha en bordure du bois de Coulange), contraintes hydrauliques fortes (passage en fond de vallon naturel au Sud du bois de Coulange)
3, 4		prélèvement forestier (3 + 4 ha en bordure du bois de Coulange), contraintes hydrauliques fortes (passage en fond de vallon naturel au Sud du bois de Coulange)
5, 6, 7		prélèvement forestier très important (7 + 8 ha au Nord du projet)
8		peu d'activités au milieu naturel (2 ha de zone boisée)



Favorable

Défavorable

### 3.5 - INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE

- Sources : -> les études citées au paragraphe précédent, avec en complément :  
 - étude urbaine et paysagère - VERDIER/LINDER - 11/1998  
 - étude paysagère et architecturale - L'ANTON/DBV - 12/2001 et 09/2002  
 - études acoustiques: diverser de 1995 à 2003 - Equipement & Environnement (08/1995, 06/1996 et 03/1997) - SPC acoustique (12/1997) - CETE de l'Est (08/2002 et 07/2003)  
 - étude Air - CETE de l'Est - 10/2001 et 03/2004

Le thème « insertion urbaine et paysagère » regroupe les contraintes relatives au milieu humain et urbain, à la qualité de l'air, à la qualité de vie, et au bruit.

insertion urbaine et paysagère variantes	impact	observations
1		suppression de la coupure urbaine par le passage en trémie à Marange-Silvange
2		césaire paysagère importante au Sud du bois de Coulange
3, 4		césaire paysagère importante au Sud du bois de Coulange
5, 6, 7		nuisance restreinte pour les riverains (sauf cité des Écarts)
8		suppression de la coupure urbaine par le passage en trémie à Marange-Silvange



Favorable

Défavorable



### 3.6 - IMPACT SUR LES ZONES AGRICOLES

Sources : - études d'environnement citées au paragraphe 3.4  
- étude sur l'exploitation de M. LEYLAUX - DDE/FDSEA - 10/1999

zones agricoles variantes	impact	observations
1		consommation d'espaces de qualité à l'Ouest du bois de Coulinge
2		prélèvement agricole important à l'Ouest et au Sud du bois de Coulinge
3, 4		prélèvement agricole important à l'Ouest et au Sud du bois de Coulinge
5, 6, 7		pas d'impact sur le milieu agricole
8		prélèvement agricole important à l'Ouest des bois de Coulinge et de Valence



Favorable

Défavorable

### 3.7 - ACTIVITÉS ET DÉVELOPPEMENT DES COMMUNES

Sources : - étude d'environnement citées au paragraphe 3.4

Activités et développement variantes	impact	observations
1		a un impact immédiat plus faible sur l'activité car elle se développe essentiellement le long d'une infrastructure existante
2		se développe essentiellement à l'écart des activités existantes et préserve plutôt mieux les possibilités de développement ultérieur du secteur
3, 4		peu de différence notable avec la variante 2
5, 6, 7		la plus favorable pour le développement dans le couloir Est, mais déclassé le couloir Ouest et n'est pas conforme aux orientations d'aménagement affichées dans les dernières révisions des P.L.U. des communes de ce secteur
8		est très favorable au développement du couloir Ouest sans hypothéquer pour autant le développement le long de la RD112E ; elle est conforme aux dernières orientations d'aménagement officialisées dans les documents d'urbanisme



Favorable

Défavorable

### 3.8 - BILAN ÉCONOMIQUE

Sources : - études de trafic de la VR52 - CETE de l'Est - 06/1997 et 12/2001  
- étude économique - CETE de l'Est - 07/2003

Ce bilan, conforme à la circulaire d'octobre 1998 de la Direction des Routes en ce qui concerne l'évaluation économique des investissements routiers, donne des résultats à l'horizon 2020, et s'appuie :

- d'une part sur les données de trafic telles qu'elles ressortent de l'étude de décembre 2001 réalisée par le même Cete de l'Est ;
- d'autre part sur la description et les estimations des variantes fournies par la DDE Moselle.

Les montants indiqués sont en millions de francs HT, valeur 1994 ; les avantages en terme de sécurité correspondent aux accidents, tués et blessés qui seraient évités par rapport à la variante 0.

bilan économique variantes	impact	Avantages sécurité	Bénéfice actualisé en 1995	Bénéfice actualisé par francs investis	Taux de rentabilité interne
1* (-39%)		0.40	90.86	2.66	19.10
2		-2.11	-0.87	-0.03	-7.89
3		-1.79	45.48	1.71	14.97
4		-1.95	28.59	1.07	-12.14
7		-0.30	50.49	1.61	14.59
8**		0.20	55.74	1.35	14.20

(\*) : Les chiffres de la V1 sont établis pour un coût initial de 47.7 M€, qui est 20% inférieur à l'estimation actuelle (après réévaluation de l'estimation de la tranche couverte de Marange). Ils doivent donc être revus à la baisse.

(\*\*): Une étude de sensibilité réalisée sur la V8 fait état de coûts pour un coût initial de 48.5 M€, et pour des coûts de 20% et +20%, soit 38.8 M€ et 58.2 M€. La dernière valeur retenue de la V8 (58.1 M€) étant quasiment équivalente à la valeur brute, et relevant surtout des chiffres de l'option brute.

### 3.9 - COÛTS D'INVESTISSEMENT GLOBAL

Sources : - études internes DDE57  
- étude préliminaire d'ouvrage d'art non courants - DRE Ile de France - 11/2003

Les coûts ci-près sont en M€ TTC, valeur septembre 2004.

coûts variantes	impact	observations
1		coût = 57,42 M€
2		coût = 35,67 M€ (y compris la restructuration de l'échangeur de SEMECOURT)
3		coût = 36,67 M€ (y compris la restructuration de l'échangeur de SEMECOURT)
4		coût = 36,89 M€ (y compris la restructuration de l'échangeur de SEMECOURT)
5		coût = 44,05 M€ (y compris la restructuration de l'échangeur de SEMECOURT)
6		coût = 41,11 M€ (y compris la restructuration de l'échangeur de SEMECOURT)
7		coût = 43,56 M€ (y compris la restructuration de l'échangeur de SEMECOURT)
8		coût = 38,10 M€





## E DESCRIPTION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUÊTE

L'opération s'intègre dans un schéma d'aménagement du territoire entre Metz et Hionville, à l'ouest de l'A31 et du sillon mosellan, assurant à terme la liaison entre les autoroutes A30 et A4.

Cet itinéraire comporte deux sections fonctionnelles, l'une au Nord et l'autre au sud d'une section centrale existante : la déviation de Rombas.

Il est aujourd'hui à moitié réalisé avec la mise en service, en juin 2004, de la section Nord entre A30 et Vincy-sur-Orne, réalisant ainsi la jonction entre les vallées de la Fensch et de l'Orne.

La section Sud constitue la dernière partie de cette liaison, qui doit relier la commune de Vincy-sur-Orne à l'autoroute A4 par une route à 2x2 voies.

Elle se compose de la déviation existante entre Vincy-sur-Orne et Rombas, dont les travaux de réhabilitation constituent une opération inscrite et financée de manière distincte, et du projet soumis aujourd'hui à enquête.

Ce dernier correspond donc à la variante n°8, et se présente sous la forme d'une route à 2 chaussées de 7 m chacune, séparées par un terre-plein central de 3 m de largeur, et bordées à droite d'une bande dévasée de 2,50m.

Il se développe sur une longueur d'environ 5,5 km, sur les territoires des communes de :

- Rombas ;
- Pierrevillers ;
- Marange-Silvange.

Il prend son origine au sud du diffuseur de Clouange, entre la déviation de Rombas et la RD47, puis se prolonge vers le Sud en contournant la cité de la rue de Metz par l'Est.

Il longe ensuite le bois de Coulange, passe à l'Est du terrain de football de Pierrevillers et rejoint le couloir de la RN52 au pied de la butte située au Nord du carrefour formé avec la RD52A à Marange-Silvange.

À ce niveau, il s'inscrit localement en tranchée couverte sur une longueur de 400m pour traverser l'agglomération, puis continue en suivant l'axe de la RN 52 jusqu'au carrefour actuel RN52/RD52 qui sera aménagé en giratoire, puis enfin jusqu'à l'échangeur avec l'autoroute A4.

## F CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE

Il est prévu de confier à la nouvelle voie le statut de « déviation d'agglomération » dans les conditions fixées par la loi n°89-413 du 22 juin 1989 et le décret n° 89-631 du 4 septembre 1989 relatifs au Code de la Voie Routière, et notamment les articles 1-152.1, 1-152.2, et R 152-1, R 152-2.

Les conséquences du statut de déviation sont les suivants :

- les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct sur la déviation ;
- les dispositions prévues pour assurer le désenclavement des parcelles privées d'accès par la réalisation de la déviation, seront précisées lors des études de remembrement ou des enquêtes parcelaires qui seront effectuées ultérieurement dans les conditions fixées par l'article 4 du décret n° 70.759 du 18 août 1970 ;
- la déviation ne sera accessible qu'en des points aménagés à cet effet (voir paragraphe suivant).

## G PRINCIPES DE RACCORDEMENT AU RÉSEAU ROUTIER

Cinq points d'échanges avec le réseau d'infrastructures sont prévus pour le projet : deux sont existants, et trois sont à aménager.

Les deux premiers représentent les raccordements Nord et Sud de la section de VR52 à construire, et sont constitués par :

- l'échangeur dénivelé de la déviation de Rombas avec la RD47 ;
- l'échangeur existant de Marange-Silvange avec l'autoroute A4.

Parmi les trois échanges à réaliser, deux se feront en site propre, et le troisième en lieu et place d'un carrefour à feux existant.

Ce sont tous les trois des carrefours giratoires, dans l'esprit de la typologie retenue pour la nouvelle voie, qui est celle d'une artère interurbaine s'adaptant bien aux conditions d'écoulement du trafic (fluidité), de sécurité et d'irrigation des secteurs traversés, et qui a déjà été mise en œuvre sur la section A30/Vincy-sur-Orne.

Le giratoire de Rombas est à réaliser dans la partie Nord du projet, au niveau de l'ancienne ferme des mailles, à environ 1,8 km du pont d'échange avec la RD47 sur l'actuelle déviation de Rombas : il représente l'entrée sud de la commune.

Cet échange se fait par l'intermédiaire d'un barreau à deux voies de circulation, long de 380 m, qui relie le nouveau carrefour au giratoire existant sur la RN52 (dénommé « giratoire de la maille » ou « giratoire de l'Europe » à cause des drapeaux implantés dans son terre-plein central).

Nous trouvons ainsi un carrefour plan giratoire de 25 m de rayon extérieur, constitué par 3 branches qui sont :

- la VR52 vers le nord (Viry-sur-Orne, A30) ;
- vers l'ouest le barreau à deux voies desservant Rombas ;
- la VR52 vers le sud (Pierrevillers, A4).

Notons que le dimensionnement géométrique de ce carrefour permet d'envoyer à terme l'adjonction d'une quatrième branche vers l'Est, permettant une éventuelle liaison avec la desserte du complexe de loisirs d'Amnéville.

Un petit kilomètre plus au sud, le giratoire de Pierrevillers est implanté quasiment à hauteur du carrefour plan entre la RN52 et la RD112C, qui marque l'entrée actuelle de la commune de Pierrevillers.

L'accès à la VR52 est assuré par la création, là aussi, d'un barreau transversal (Ouest-Est à deux voies, d'environ 480 m de longueur, qui aboutit en face de la RD112C.

L'échange sur la VR52 se présente là encore comme un carrefour plan giratoire de 25 m de rayon extérieur, constitué par 3 branches qui sont :

- la VR52 vers le nord (Rombas) ;
- vers l'ouest le barreau à deux voies desservant Pierrevillers ;
- la VR52 vers le sud (Marange-Silvange, A4).

Cependant, à l'inverse du carrefour précédent, il n'est pas prévu d'adjonction éventuelle d'une quatrième branche vers l'Est, permettant de relier la route communale serpentant dans la vallée de la Barche.

En effet, dans ce dernier cas, il devient quasiment certain de voir la route traverser le vallon supporter un trafic sans cesse grandissant ce qui trait à l'encontre du souci clairement affiché de préserver le caractère naturel remarquable de la vallée de la Barche.

Le rétablissement de la route communale se fera en conséquence par une déviation le long de la rive droite du ruisseau du Moulin, et un Passage inférieur à Gabarin Réduit sous la VR52, ce qui permettra de limiter son usage à des véhicules légers (cf. chapitre suivant).

Encore 2,3 kilomètres plus au sud, le giratoire de la RD52 est aménagé sur l'emplacement de l'actuel carrefour à feux entre les RN52 et RD52, dénommé également carrefour de Jaily.

Il marque l'entrée principale de la commune de Marange-Silvange, et se présente sous la forme d'un carrefour plan giratoire de 25 m de rayon extérieur, constitué par 4 branches qui sont :

- la VR52 vers le nord (Pierrevillers, Rombas) ;
- à l'ouest la RD52 (route de la vallée) qui dessert Marange-Silvange ;
- la VR52 vers le sud (Autoroute A4, Semécourt) ;
- à l'Est la RD52 vers Marzières-lès-Metz.

Cette solution de carrefour à 4 branches résulte d'une analyse comparative avec une solution à 5 branches, initialement envisagée pour permettre la continuité de l'ancienne RN52 et son branchement sur l'anneau.

Celle-ci a démontré qu'un giratoire à 4 branches fonctionnait mieux aux heures de pointes, avec des réserves de capacité satisfaisantes, alors qu'une géométrie à 5 branches laissait craindre un plus grand risque de saturation de l'entrée en provenance de l'autoroute A4.

La continuité de la RN52 est donc assurée au sud de la RD52, par une route à 2 voies qui sera rétablie le long de la tranchée couverte (et pour une faible partie sur la structure même de l'ouvrage), et qui obliquera vers l'ouest, pour passer à l'amont du café-restaurant implanté dans l'angle du carrefour actuel.

Un carrefour plan ordinaire secondaire sur la route de la vallée (RD52), de type stop ou cèdez le passage (mais une solution type giratoire n'est pas à exclure), permettra de raccorder cette voie sur la RD52, et d'assurer l'accès à la Z.A.C. de Jaily.

L'accès au parking du café-restaurant, qui se fait actuellement depuis la RN52, sera réaménagé dans le cadre des travaux, et se fera par la suite par la RD52.



## H PRINCIPES DE RÉTABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS

Entre les points d'échanges évoqués précédemment, le projet coupe plusieurs infrastructures, chemins de dessèchement ou cheminements piétons, et nécessite nombre de rétablissements hydrauliques.

Les considérations d'inscription dans le site ont conduit à préserver dans la mesure du possible les liaisons douces existantes, et à organiser les relations entre espaces urbanisés à l'ouest de la voie, et espaces naturels à l'est.

C'est ainsi que l'on s'est servi des nécessaires rétablissements hydrauliques pour offrir régulièrement des possibilités de franchissement pour les piétons, les deux roues, quelques fois les véhicules légers ou encore les engins agricoles ou la faune sauvage.

Les principaux rétablissements de communication concernent, du nord au sud :

- le chemin d'accès aux jardins maraîchers situés au Nord de la cité de Rombas, qui sera rétabli par un passage inférieur (ouvrage A) permettant le passage de véhicules légers, et assurant également l'écoulement du ru de Villers ;
- un nouveau cheminement piétonnier et deux-roues, créé en contrebas des lotissements de Rombas, qui sera rétabli par un passage inférieur (ouvrage B), assurant également l'écoulement du ru du Grau ;
- la constitution d'une promenade (coulee verte) vers le bois de Coulange, qui sera rétablie par un passage inférieur (ouvrage Y) assurant également le passage de la faune locale et l'écoulement d'un fond de thalweg, qui rejoint en aval le ruisseau de la Barche ;
- la voie communale desservant la vallée de la Barche, qui sera déviée le long du ruisseau du Moulin (rive sud) et franchira la voie rapide par un passage inférieur (ouvrage Z) qui fera également office de rétablissement hydraulique ;
- le passage agricole desservant la ferme Levaux, qui sera réaménagé le long du ru de Vandencel et franchira la voie rapide par un passage inférieur (ouvrage F) généralement dimensionné, qui fera également office de rétablissement hydraulique et de passage faune ;
- la promenade de l'ancienne voie de chemin de fer qui franchissait la colline de Vandencel, dont la continuité sera assurée par une passerelle (ouvrage G) au dessus de la voie nouvelle ;
- la RD52A reliant Marange à Silvange (rue des Pionniers, rue de l'Alamb), qui sera rétablie sur la couverture de la tranchée couverte, et bénéficiera d'une restructuration urbaine et paysagère ;

La situation de ces rétablissements est visualisée sur le plan général des travaux

## I CLASSEMENTS - DÉCLASSEMENTS DE VOIRIE

La déviation des communes de Rombas, Perrevillers et Marange-Silvange permettra d'envisager le déclassement des sections de la RN52 entre les P.R. 6 + 000 et 11 + 700, ce qui représente un linéaire de 5 700 m.

La position de principe qui prévaut actuellement est la reprise de l'ancienne RN52 par les communes traversées, et le classement dans le domaine départemental des barreaux transversaux reliant la VR52 aux carrefours de Rombas et Pierrevillers (prolongement des RD181 et RD112c).

## J AIRES ANNEXES

La densité des échanges et la proximité de zones urbanisées bien équipées dispensent de créer des aires de service annexes le long de la déviation.

Des couples de poste d'appel d'urgence seront implantés tous les 2 km.

## TITRE II : CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

Les caractéristiques du projet ont été déterminées sur la base de l'insinuation sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines (CTAVRU), en cohérence avec les caractéristiques des zones traversées (milieu interurbain et urbain), la nature du trafic qui empruntera la voie, et les principes de raccordement au réseau routier (carrefours giratoires).

### A PHASAGE ÉVENTUEL

La section A1 / Viry sur Orne de la VR52, qui se situe en grande partie en site propre, hormis le passage dans Marange-Silvange et le doublement de la RN52 à l'extrémité sud du projet, sera réalisée en une seule phase. Il n'est pas prévu de phasage transversal ou longitudinal.

On peut noter cependant que la réalisation de la tranchée couverte de Marange-Silvange constitue à elle seule un chantier non couvant, qui pourra être lancé indépendamment et concomitamment aux travaux de la section courante.

De même, l'aménagement du carrefour giratoire RD52/VR52 pourrait être réalisé en priorité au démarrage des travaux, de manière à apporter une première réponse aux problèmes de saturation et de remontées de file constatées actuellement sur l'autoroute A4 lors de certaines heures de pointe du soir. Ce problème est essentiellement lié à la proximité du carrefour à feux par rapport à la bretelle autoroutière.

### B CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

Le projet présente les caractéristiques générales suivantes :

- longueur : 5,48 km entre le raccordement à la déviation de Rombas (P.R. 11 - 700) et le branchement sur les bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur de Marange-Silvange (P.R. 6 + 400).
- voie à 2 x 2 voies respectant les normes CTAVRU de type U<sup>1</sup>.
- vitesse de référence de 80 km/h.

<sup>1</sup> Type U pour urbain, voir application, en type A autoroutier.

• trafic : environ 24 000 (véh./j) en 2020 dont 1 700 P.V., pour les deux sens de circulation confondus.

• ouvrages d'art : 7 ouvrages courants (5 P.V., 1 P.S.) et 1 établissement hydraulique) et 1 ouvrage d'art non courant (tranchée couverte de Marange-Silvange, sur 400 m de longueur) nécessitant l'établissement d'une étude préliminaire particulière.

Les valeurs limites adoptées pour le projet respectent les seuils ci-dessous :

- l'accès en Plan : rayon minimal (non déversé)  $R = 810$  m
- Profil en long : rayon minimal angle surlant  $R = 7100$  m  
rayon minimal angle rentrant  $R = 2400$  m  
déclivité maximale  $P = 5,6\%$

La VR52 sera exploitée à 2 x 2 voies dès la mise en service :

- chaussées : 2 x 7 m
- Terre-Plein Central (T.P.C.) : 3 m, revêtu en section courante
- accotements : 2 x 3,25 à 2 x 3,50 m, ce qui permettra, pour des raisons de sécurité et d'entretien, l'implantation en section courante d'une zone de récupération de 2,50 m de largeur qui sera revêtue (bande dérasée) et bordée d'une berge engazonnée.

Les accès à la voie sont du type carrefour plan giratoire (à créer), et assureront les échanges avec les RD181, RD112a et RD52.

A l'approche de ces carrefours giratoires, le traitement du T.P.C. et des accotements pourra être différent, de manière à marquer une zone de transition, réduire les vitesses, introduire un caractère plus "urbain". Ainsi pourra-t-on délimiter la chaussée par des bordures hautes, effectuer un abaissement sur une seule voie avant d'arriver sur le carrefour, disposer des plantations.

Les accès riverains seront rétablis par des voies latérales.

La tranchée couverte de Marange-Silvange, ainsi que les ouvrages d'art courants permettant un franchissement supérieur, présenteront un gabarit autoroutier (largeur d'air de 4,75 m), pour tenir compte des contraintes d'exploitation de la voie (résent associé aux autoroutes A4, A30 et A31).

<sup>1</sup> P.V. = Passage Véhicule, voir permis de passage sous la route

<sup>2</sup> P.V. = Passage Véhicule, voir permis de passage sous la route



## C - OUVRAGES ET TRAVAUX ANNEXES

### 1 - EMPRISES

Les emprises nécessaires sont évaluées à environ 36 hectares, et comprennent, outre la plate-forme routière, les talus, les fossés, les aménagements d'environnement, les ouvrages de recueil et de traitement des eaux, ainsi que les voies d'exploitation et de désenclavement.

### 2 - TERRASSEMENTS

La variante retenue est nettement excédentaire en déblais : ceux-ci représentent environ 270 000 m<sup>3</sup>, dont près de 60 000 pour la seule tranchée couverte, pour une mise en remblais d'environ 153 000 m<sup>3</sup>. Cependant, une optimisation du profil en long au niveau projet pourra réduire ce surplus.

Les remblais devaient donc être entièrement réalisés avec les matériaux extraits du site, moyennant quelques traitements en cas de conditions météorologiques très défavorables.

Notons que l'étude paysagère prévoit des modèles de terrains destinés à adoucir certains talus de remblais, ou ciser certains talus de déblais. Ces mouvements de terres représentent en première approche environ 66 000 m<sup>3</sup>, et devraient présenter un bilan relativement neutre.

Les déblais excédentaires (117 000 m<sup>3</sup>) pourront toutefois être partiellement réutilisés pour confectionner les merlons anti-bruit et compléter les modèles. Le solde pourra être absorbé dans l'aménagement de la bande boisée de 25 m de large courant tout le long du côté Ouest de la voie, et dans laquelle sont prévus tous les aménagements « techniques » du projet (assainissement, bassins, chemin d'exploitation...).

### 3 - ASSAINISSEMENT & RÉTABLISSEMENTS HYDRAULIQUES

Le projet ne traverse aucun périmètre de protection de captage d'eau potable.

Les rejets concernent trois exutoires qui sont, du Sud au Nord :

- le Billeron, affluent de la Moselle en rive droite ;
- la Barche, affluent de la Moselle en rive droite ;
- le ruisseau du Moulin, affluent de la Barche en rive droite.

Les eaux de plate-forme ne seront pas mélangées aux eaux des écoulements naturels. Les réseaux longitudinaux sont donc conçus pour amener les eaux de ruissellement vers des bassins de stockage ou des noues longitudinales pour y être traitées avant rejet.

Les bassins et les noues longitudinales sont équipés d'un regard de régulation avec voûte sphérique, permettant de contrôler les débits de rejet dans le milieu récepteur et la qualité des eaux. Il ne vaudra de fermeture manuelle permettant de bloquer les pollutions accidentelles.

On dénombre cinq zones de stockage en amont des rejets dans les exutoires :

- quatre sont constituées par des bassins situés en extrémités de noues d'écoulement, à cause des trop fortes pentes longitudinales ;
- une est constituée par la noue elle-même.

Le débit de fuite des bassins de stockage ou des noues est déterminé en calculant le débit généré par la surface de l'emprise routière, dans l'état actuel, à l'amont de chaque bassin ou noue. Ce débit est appliqué comme débit de fuite, aussi, il ne crée pas d'augmentation de débit dans les exutoires.

Six ouvrages sont prévus pour assurer les rétablissements des écoulements naturels : cinq passages inférieurs et un ouvrage hydraulique (cf. paragraphe suivant).

L'ensemble de ces aménagements sera soumis à une autorisation au titre de la loi sur l'eau.

## 4 - OUVRAGES D'ART

### 4.1 - OUVRAGES D'ART COURANTS

Le projet prévoit la réalisation de cinq passages inférieurs (PI) assurant des écoulements hydrauliques et divers rétablissements. Il s'agit du nord au sud :

- du PI A, d'une largeur de 9,30 m, qui permet l'écoulement du ruisseau de Villers, le passage des V.I. vers les jardins maraichers, et le passage des piétons et des deux-roues ;
- du PI B, d'une largeur de 9,30 m, qui permet l'écoulement d'un fond de thalweg (ruisseau Le Grau), le passage des piétons et des deux-roues ;
- du PI V, d'une largeur de 9,80 m, qui permet l'écoulement d'un fond de thalweg, le passage des piétons et des deux-roues, ainsi que de la faune sauvage ;
- du PI Z, d'une largeur de 11,30 m, qui permet l'écoulement du ruisseau du Moulin, le passage des V.I. vers la route communale de la vallée de la Barche, et le passage des piétons et des deux-roues ;
- du PI F, d'une largeur de 12,80 m, qui permet l'écoulement d'un fond de thalweg (ruisseau de Vuidencel), le passage du chemin de désenclavement d'une exploitation agricole, le passage des piétons et des deux-roues, ainsi que de la faune sauvage.

On recense également un passage supérieur juste au nord de Maréville-Silvange : la passerelle G, qui permet d'assurer la continuité d'une promenade piétons et VTT dans le bois de Vuidencel, et qui reprend le tracé d'une ancienne voie ferrée.

On trouve enfin l'ouvrage hydraulique H, d'une largeur de 3,00 m, qui permet d'adapter le rétablissement existant du ruisseau Billeron aux caractéristiques de la nouvelle voie.

## 4.2 - OUVRAGE D'ART NON COURANT

Il s'agit de la tranchée couverte de Narange-Silvange, dont les études sont réalisées conformément à la circulaire interministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000, relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national.

Les principales options techniques retenues pour cet ouvrage sont :

- \* réalisation d'une tranchée couverte sur 400m de longueur, comprenant deux fibres unidirectionnels ;
- \* dans la zone couverte, la dalle joue le rôle de buzon, l'excavation se fait « en taupé », c'est à dire que l'on vient creuser à l'intérieur de la remise sous la dalle ;
- \* trafic des matières dangereuses (TMD) autorisé dans la tranchée couverte ;
- \* circulation provisoirement déviée lors de la réalisation de la remise ;
- \* caractéristiques du profil en travers de la VR52 conservées en intérieur de tranchée couverte ;
- \* aménagement de surface compatible avec les objectifs de rétablissement d'unités urbaines fonctionnelles, notamment le respect des cheminements piétons ;
- \* épaisseur des terres sur la dalle supérieure limitée à 1m.



### TITRE III : APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Le coût d'objectif du projet entre A4 et Vitry-sur-Orne, estimé dans les conditions économiques en vigueur au mois de février 2006, s'élève à 62,47 M€ T.T.C. (T.V.A. à 19,6% incluse) et se décompose comme suit :

- Etudes :	1,30 M€
- Acquisitions Foncières :	1,52 M€
- Travaux :	59,65 M€

Ce montant intègre les provisions nécessaires aux déclassements ainsi qu'une somme à valoir et marge pour aléas d'environ 8,5 %.

Les modalités de financement prévues lors de la négociation du Contrat État-Région sont

État :	1/3
- Région :	1/3
- Département :	1/3

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA  
DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE



## D – PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX Synoptique 1/5000<sup>ème</sup> sur fond photographique

Juin 2006

D.D.E. Moselle – Arrondissement Grands Travaux – 10 rue Périgot – 57025 METZ Cedex 2 – Tél. 03.87.34.33.39





Echelle : 1 / 5 000ème

PLAN GENERAL DES TRAVAUX



N

A

Chemin de la Vallée

Chemin de la Vallée

Chemin de la Vallée



