

**Conseil général de l'environnement et du  
développement durable**

**AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

*Avis n°2010-03*

*Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet de requalification  
de la déviation de Rombas VR 52 en Moselle*

Avis établi lors de la séance du 11 février 2010  
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

n°Sigmanet 007097-01

La formation d'Autorité environnementale [a] du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 11 février 2010. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de requalification de la déviation de Rombas VR 52 en Moselle.

Etaient présents et ont délibéré : Mmes Bersani, Guerber Le Gall, Guth, Jaillet, MM. Badré, Caffet, Creuchet, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouques

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet de requalification de la déviation de Rombas VR 52.

Etaient absents ou excusés : MM. Rouer, Vernier

\*  
\* \*

### résumé de l'avis

Après avoir analysé l'étude d'impact du projet de requalification de la déviation de Rombas VR 52 en Moselle, l'AE recommande principalement :

- de préciser l'inventaire de la faune de la ripisylve de l'Orne et de compléter le programme envisagé de replantation de cette ripisylve ;
- de justifier, au regard de la réglementation, les caractéristiques des ouvrages de protection acoustique proposés entre le giratoire de Vitry-sur-Orne et le viaduc sur l'Orne ;
- de présenter l'effet de l'écran anti-bruit et des rideaux de palplanches sur le paysage ;
- de présenter, pour la section située au sud du viaduc sur l'Orne, des dispositifs de réduction des nuisances sonores, d'amélioration de la qualité des eaux de ruissellement et de cantonnement des pollutions accidentelles

En application des dispositions des 5° et 6° du II de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact devra comporter :

- une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ;
- et une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

---

a Ci-après désignée par AE

Enfin, s'agissant de satisfaire l'objectif d'homogénéité de la VR 52 entre les autoroutes A 30 et A 4, le fractionnement des procédures a conduit à n'avoir ni présenté au public ni évalué d'autres solutions que la requalification de la déviation de Rombas et à ne plus pouvoir le faire utilement aujourd'hui, ce qui est contraire aux dispositions de l'article 6, paragraphe 4, de la directive du 27 juin 1985 *concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement*. L'AE le déplore tout en constatant qu'il est trop tard pour y remédier.

\*  
\* \*

### avis

Par courrier du 10 novembre 2009 reçu le 13 novembre 2009, le préfet de la Moselle a saisi l'AE du projet de requalification de la déviation de Rombas VR 52.

L'AE a pris connaissance de l'avis en date du 21 décembre 2009 du préfet de la Moselle au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'AE a également pris connaissance de l'avis de la direction régionale de l'environnement de Lorraine en date du 22 décembre 2009.

Sur le rapport de Madame Marie-Odile GUTH et de Monsieur Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'AE a rendu le présent avis.

## **1 Contexte**

La voie rapide VR 52 est destinée à relier les autoroutes A 30 et A 4.

Initialement, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme Nord-Métropole Lorraine [<sup>b</sup>] assignait à la VR 52 l'objectif de desservir et mettre en communication le Thionvillois, les vallées de la Fensch et de l'Orne et l'agglomération messine. Cette voie était alors conçue comme un axe de grande capacité lié à l'important développement économique et industriel de ces secteurs.

Aujourd'hui cette infrastructure se présente comme une artère interurbaine favorisant les dessertes locales et les déplacements inter-vallées grâce à la densité de ses points d'échanges.

---

b Approuvé en 1974, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme Nord-Métropole Lorraine est devenu caduc en 2001.



Elle est mentionnée dans la directive territoriale d'aménagement des bassins miniers nord Lorraine [°] en tant « *qu'axe urbain structurant dont la qualité urbaine est à améliorer* ».

Elle se compose de trois parties :

- au nord, la liaison A 30 / Vitry-sur-Orne, mise en service en juin 2004 ;
- au centre, la déviation de Rombas, mise en service en 1976 sur les communes de Vitry-sur-Orne, Clouange et Rombas ;
- au sud, la liaison Rombas / A 4, déclarée d'utilité publique le 2 octobre 2007 et non encore réalisée.

La liaison A 30 / Vitry-sur-Orne est aux normes géométriques d'aujourd'hui. Il en sera de même de la future liaison Rombas / A 4.

Conçu il y a près de 30 ans, le tronçon central (déviation de Rombas) ne respecte pas ces normes notamment en ce qui concerne le profil en travers. Il est de plus déficient sur le plan environnemental par l'absence de protection des riverains contre les nuisances sonores et par le rejet des eaux pluviales sans traitement dans le milieu naturel.

L'objectif général du projet de requalification de la déviation de Rombas est de porter son niveau de qualité à un niveau comparable à celui des deux infrastructures adjacentes, à la fois pour l'usager de la route et pour les riverains.

## 2 Description générale de l'opération

La déviation de Rombas sera requalifiée dans sa partie comprise entre le giratoire de Vitry-sur-Orne et le raccordement de la future liaison Rombas / A 4. Le tronçon de la déviation compris entre ce raccordement et le giratoire de Rombas sera détaché de la VR 52 et démoli [d].

Dans la partie à requalifier, on distingue deux sections :

- la section nord, longeant les berges de l'Orne sur une longueur d'environ 920 mètres, puis franchissant cette rivière par le viaduc sur l'Orne d'une longueur de 330 mètres environ

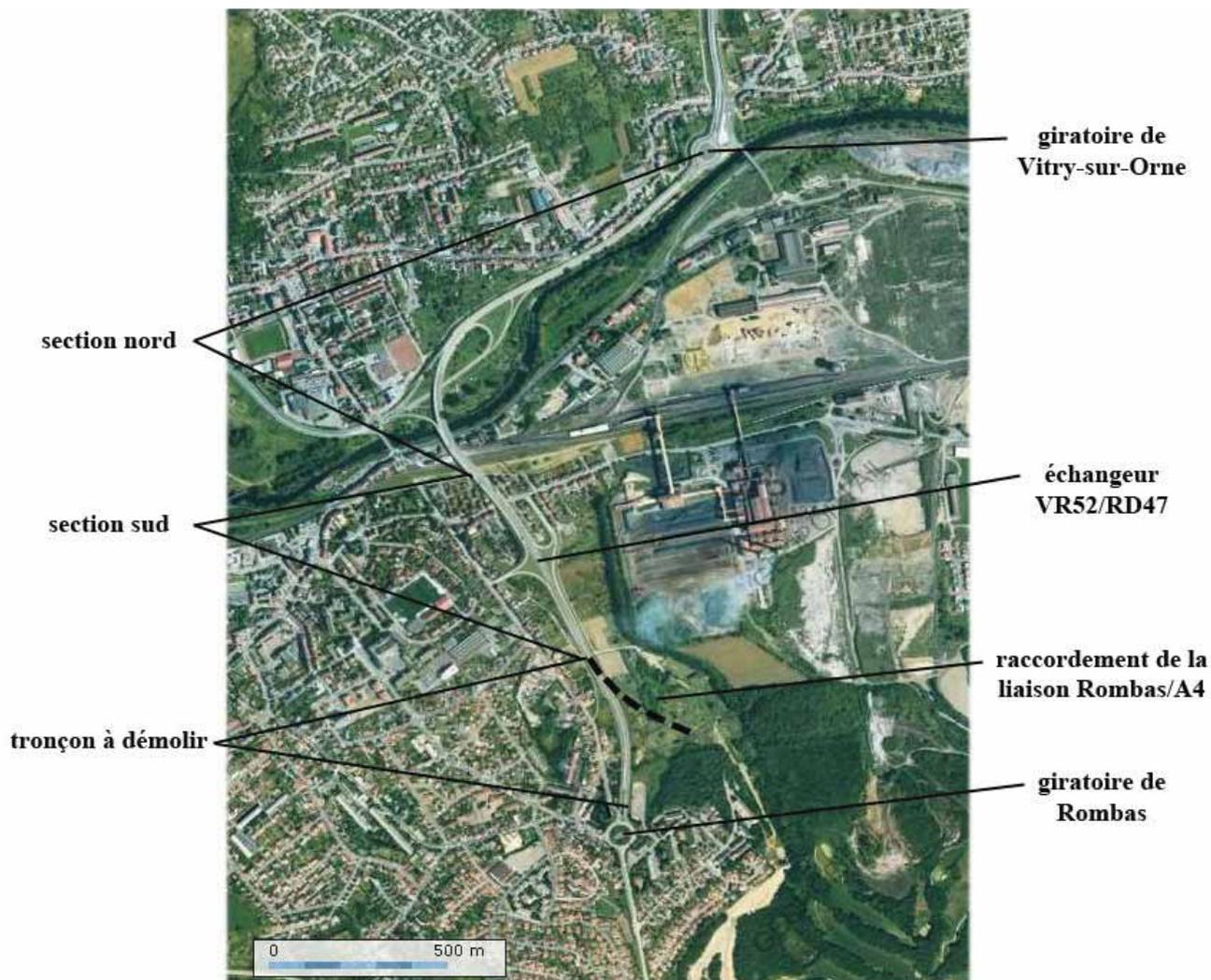
Les travaux consistent en un recalibrage du profil en travers [°], la réfection complète du réseau d'assainissement, et la construction d'un écran anti-bruit. En ce qui concerne le viaduc qui ne peut être élargi, les travaux consistent en la réfection de l'assainissement, du revêtement et des dispositifs de retenue.

---

c La directive territoriale d'aménagement des bassins miniers nord Lorraine a été approuvée le 2 août 2005.

d Cf. la notice du dossier d'enquête publique, page 19.

e Le nouveau profil en travers comportera 2 chaussées de 7 m chacune, un terre-plein central de 3 m et des bandes d'arrêt d'urgence de 2,50 m.



- la section sud, d'une longueur d'environ 500 mètres, au delà du viaduc sur l'Orne et jusqu'au raccordement de la future liaison Rombas / A 4

Cette section est présentée comme « hors projet » <sup>[f]</sup> car sa requalification est tributaire des conditions de raccordement de la future liaison Rombas / A 4, dont les études de détail ne sont pas achevées, et d'un projet communal pouvant avoir une incidence sur les bretelles de l'échangeur entre la VR 52 et la RD 47. Les travaux présentés à ce stade se limitent à la mise aux normes de la signalisation et à la réfection de certains dispositifs de retenue.

f Cf. la notice du dossier d'enquête publique, page 19.

### **3 Analyse de l'étude d'impact**

#### **3-1 Description de l'état initial**

La description de l'état initial présente, pour l'ensemble urbain de Rombas, Clouange et Vitry-sur-Orne, les milieux physique, naturel, humain et urbain, le réseau de communications, la qualité de l'air et les nuisances sonores, notamment celles imputables à la déviation de Rombas.

Elle expose que cette déviation traverse un milieu urbain (habitations et industries) au sud de l'Orne.

Au nord de l'Orne, la déviation est bordée d'un côté par des habitations, de l'autre par la berge nord de l'Orne. Cette berge a été remaniée et comporte une ripisylve.

La description de l'état initial est en relation avec l'importance des aménagements projetés et est globalement suffisamment détaillée et complète, sauf sur les points suivants :

##### description de la ripisylve

La cartographie ne fait pas apparaître la ripisylve dont la faune et la flore sont, par ailleurs, décrites de manière trop générale. Un inventaire détaillé serait d'autant plus le bienvenu que le recalibrage de la déviation de Rombas nécessitera une emprise sur cette ripisylve.

##### qualité de l'eau

Le descriptif de la qualité de l'eau du tronçon concerné du réseau hydrographique de l'Orne est sommaire, les termes de « qualité médiocre » et de « mauvaise qualité biochimique » n'indiquant ni l'origine, ni la teneur de la pollution de l'eau. Des données complémentaires sur la qualité et la vulnérabilité de l'eau sont à apporter, et à comparer au bon état écologique et chimique de l'Orne défini dans les conditions fixées par la directive cadre sur l'eau.

#### **3-2 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu**

Pour atteindre l'objectif d'homogénéité du niveau de service de la VR 52 entre les autoroutes A 30 et A 4, l'étude d'impact ne présente qu'un seul projet, la requalification de la déviation de Rombas.

Il est vrai qu'il n'existe plus de réelle solution alternative depuis que la déclaration d'utilité publique de 2007 a fixé le tracé de la liaison Rombas / A 4 et situé son extrémité nord légèrement au sud de l'échangeur de la déviation de Rombas avec la RD 47.

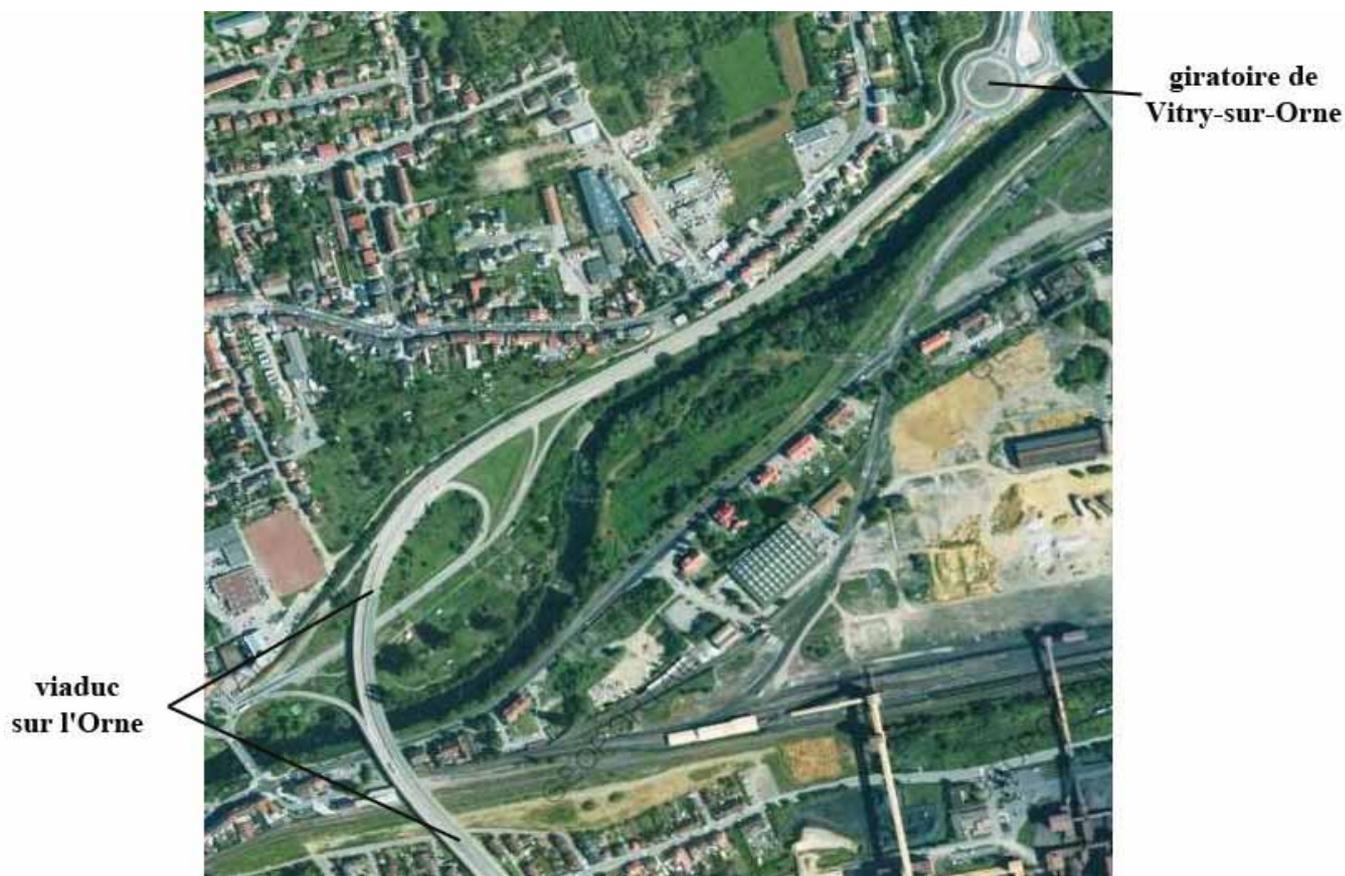
Des solutions alternatives n'ont pas été présentées non plus lors de l'enquête préalable à cette déclaration d'utilité publique, dont l'étude d'impact décrit huit variantes ayant toutes la même extrémité nord.

Le fractionnement des procédures a ainsi conduit à n'avoir ni présenté au public ni évalué des solutions autres que celle décrite dans l'étude d'impact soumise à l'AE, et à ne plus pouvoir le faire utilement aujourd'hui, ce qui est contraire aux dispositions de la directive du 27 juin 1985 qui prévoient notamment que le public doit se voir accorder des possibilités effectives de participer au processus de décision en matière d'environnement et doit pouvoir formuler des observations et avis lorsque toutes les options sont

envisageables [8]. L'AE le déplore tout en constatant qu'il est trop tard pour y remédier.

### 3-3 Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement

3-3-1 En ce qui concerne la section nord de la déviation de Rombas, depuis le giratoire de Vitry-sur-Orne jusque et y compris le viaduc sur l'Orne, les effets significatifs à examiner sont ceux s'exerçant sur la ripisylve, sur le régime hydraulique de l'Orne, sur la qualité des eaux de l'Orne, sur les nuisances sonores et sur le paysage.



#### effets sur la ripisylve

Le recalibrage du profil en travers de cette section de la déviation de Rombas nécessite d'élargir la plateforme routière. Le maître d'ouvrage a choisi de faire porter cet élargissement sur la berge nord de

- g Article 6, paragraphe 4, de la directive du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement : « 4. *A un stade précoce de la procédure, le public concerné se voit donner des possibilités effectives de participer au processus décisionnel en matière d'environnement visé à l'article 2, paragraphe 2, et, à cet effet, il est habilité à adresser des observations et des avis, lorsque toutes les options sont envisageables, à l'autorité ou aux autorités compétentes avant que la décision concernant la demande d'autorisation ne soit prise.* »

l'Orne et sa ripisylve, en justifiant son choix par la très faible distance, qui ne saurait être encore réduite, séparant la VR 52 des habitations riveraines.



Afin de limiter l'emprise sur la ripisylve, deux rideaux de palplanches <sup>[h]</sup> seront édifiés pour soutenir la plate-forme du côté de l'Orne.

Pour compenser cette emprise, le maître d'ouvrage a prévu de réaliser, en accord avec le syndicat intercommunal en charge de la gestion et de l'entretien de l'Orne, un programme de végétalisation des berges à base d'arbres et arbustes autochtones. Le dossier ne comporte ni la superficie des surfaces défrichées, ni les superficie et localisation des surfaces compensées.

L'AE recommande que le maître d'ouvrage :

- ne se contente pas de replanter les trouées des rives de l'Orne mais complète son programme par le renforcement significatif des peuplements de la ripisylve existante afin de contribuer à un confortement des habitats naturels, à une limitation du ruissellement ainsi qu'à de meilleures possibilités de liaisons écologiques entre les différents tronçons de l'Orne,
- et qu'il s'engage dans l'étude d'impact à réaliser le programme ainsi complété.

#### effets sur le régime hydraulique de l'Orne

Les dispositions constructives adoptées pour limiter les emprises sur la berge nord de l'Orne permettent de ne pas porter atteinte à cette berge jusqu'au niveau de la crue centennale. Au-delà, la réalisation des rideaux de palplanches diminue la section d'écoulement de l'Orne.

L'AE recommande que l'étude d'impact cite les sources établissant la cote de la crue centennale et justifie la compatibilité de ces dispositions constructives avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhin-Meuse approuvé le 27 novembre 2009.

#### effets sur la qualité des eaux de l'Orne

Les eaux de ruissellement de cette section de la déviation de Rombas sont aujourd'hui rejetées dans l'Orne

---

h Le rideau amont mesurera 194 mètres et celui aval 146 mètres.

soit directement, soit par l'intermédiaire d'un bassin de retenue mais sans traitement.

Le projet prévoit la reconstruction complète du réseau d'assainissement. Hors viaduc, l'ensemble des eaux de ruissellement seront dirigées vers le bassin de retenue existant, qui sera agrandi et doté d'un dispositif de traitement (déchuilage, décantation, cantonnement des pollutions accidentelles). Les eaux de ruissellement du viaduc seront quant à elles dirigées vers un bassin de retenue et de traitement à créer en rive gauche de l'Orne dans un délaissé au pied du viaduc.

Ces travaux diminueront la pollution des eaux de l'Orne. L'AE recommande de préciser pour quelles occurrences d'épisode pluvieux ces ouvrages seront dimensionnés et de situer l'incidence de la réduction de pollution par rapport aux objectifs de qualité de l'Orne fixés par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

#### effets sur les nuisances sonores

Pour réduire les nuisances sonores affectant les habitations riveraines de cette section de la déviation de Rombas, le projet prévoit la construction d'un écran anti-bruit continu d'une longueur de 712 mètres [i] et des isolations de façade.

L'étude d'impact mentionne qu'à l'horizon 2020, les niveaux sonores affectant les locaux situés à moins de 50 mètres de la VR 52 seront limités à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit grâce :

- à l'écran anti-bruit, pour les rez-de-chaussée et premiers étages ;
- et à la pose d'huisseries isolantes, pour les étages supérieurs.

Toutefois, l'étude d'impact ne justifie pas les caractéristiques de ces protections acoustiques au regard de la réglementation applicable.

En premier lieu, on ne trouve pas dans l'étude d'impact la justification des divers objectifs de niveau sonore de jour et de niveau sonore de nuit à atteindre selon l'exposition au bruit actuelle des différents locaux concernés.

Bien que l'étude d'impact laisse entendre le contraire [j], les objectifs afférents à chaque local doivent être déterminés en faisant application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement et de l'arrêté du 5 mai 1995 *relatif au bruit des infrastructures routières*, notamment l'article 3.

En second lieu, on ne trouve pas non plus dans l'étude d'impact la justification des caractéristiques de l'écran anti-bruit et des isolations de façade au regard, d'une part, des objectifs déterminés comme indiqué ci-dessus et, d'autre part, des dispositions de l'article R. 571-48 précité [k].

- i Dont 220 mètres à la hauteur de 2 mètres et 492 mètres à la hauteur de 3 mètres.
- j L'étude d'impact laisse entendre les dispositions du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 *relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres*, décret actuellement codifié sous les numéros R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement, et de l'arrêté du 5 mai 1995 ne seraient pas applicables au motif que l'on serait dans le cas de l'aménagement ponctuel d'une voie routière. Mais on ne peut la suivre, s'agissant d'une requalification portant sur une longueur de 920 mètres environ et contribuant, conjointement avec la construction de la liaison Rombas / A 4, à l'homogénéisation de l'itinéraire A 30 / A 4 et à l'accroissement du trafic et des nuisances sonores.
- k Article R.571-48 du code de l'environnement : « Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient

Ces dispositions prévoient que l'on doit donner la préférence aux protections à la source, sauf notamment lorsque cela conduit à des conditions non satisfaisantes d'insertion dans l'environnement. Cette dernière situation sera vraisemblablement rencontrée dans la partie centrale de l'écran dont la hauteur, prévue égale à 3 mètres, ne semble guère pouvoir être augmentée en raison de la proximité de l'écran et des façades à protéger.

L'AE recommande que ces justifications soient insérées dans l'étude d'impact afin de fournir au public une information convenable.

#### effets sur le paysage

L'étude d'impact ne présente ni l'effet de l'écran anti-bruit ni celui des rideaux de palplanches sur le paysage.

L'AE recommande de compléter l'étude sur ce point, et d'explicitier comment la conception et l'intégration de ces ouvrages prennent en compte les dispositions du plan de paysage des communes du pays Orne-Moselle.

- 3-3-2 Pour les raisons mentionnées au §2, la requalification de la section sud de la déviation de Rombas, au-delà du viaduc sur l'Orne jusqu'au raccordement de la future liaison Rombas / A 4, est hors projet.



Ceci explique peut-être pourquoi l'étude d'impact ne présente dans cette section aucune mesure de protection acoustique, alors que la description de l'état initial fait apparaître que des habitations proches des rues de l'Argonne et Clémenceau sont soumises à des nuisances sonores significatives imputables à la VR 52 [1],

compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit. »

- 1 Ces habitations sont localisées dans les zones teintées en jaune et en bleu de la planche n°10, § 3722, de l'étude

De même, l'étude d'impact ne présente dans cette section aucune amélioration de l'assainissement.

Cette situation n'est pas satisfaisante.

Dans cette section, les questions de qualité des eaux rejetées, de résorption des nuisances sonores et, de manière générale, d'homogénéisation du niveau de qualité se posent dans les mêmes termes que pour la section nord de la déviation de Rombas.

Dès lors, il n'est pas compréhensible que ces questions ne soient pas traitées dans la même étude d'impact, étant observé qu'elles n'ont pas été traitées dans celle de la liaison Rombas / A 4.

S'il est possible que subsistent aujourd'hui des incertitudes techniques, elles n'affectent certainement pas les principes et l'AE ne peut que regretter que le maître d'ouvrage se contente d'indiquer, sans s'engager, que cette section « *pourrait être incluse dans les études et travaux de la VR 52 entre Rombas et A 4* » [m].

L'AE recommande que l'étude d'impact apporte des réponses fermes aux questions relatives à la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel et à la réduction des nuisances sonores affectant des habitations proches des rues de l'Argonne et Clémenceau.

- 3-3-3 Les aménagements correcteurs proposés dans l'étude d'impact concernant la réduction des nuisances sonores et de la pollution des eaux rejetées dans l'Orne sont inexactement qualifiés de mesures de compensation (page 52). Seules les mesures proposées pour la ripisylve entrent dans le domaine de la compensation.

### **3-4 Volet « santé » de l'étude d'impact**

Le volet « santé » de l'étude d'impact n'appelle pas d'observations. A noter cependant que la baisse prévisible des effets de la pollution atmosphérique d'origine automobile provient de l'amélioration du parc automobile et des carburants. La réduction de pollution qui en résulte fait plus que compenser l'augmentation de pollution consécutive à l'accroissement du trafic sur la section, cette augmentation n'étant pas clairement individualisée dans l'étude d'impact.

### **3-5 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement**

Cette analyse ne figure pas dans l'étude d'impact et devra y être insérée en application des dispositions du 5° du II de l'article R. 122-3 du code de l'environnement.

### **3-6 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité**

Cette analyse ne figure pas dans l'étude d'impact et devra y être insérée en application des dispositions du 6° du II de l'article R. 122-3 du code de l'environnement.

### **3-7 Évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter**

---

d'impact.

m Cf. la notice du dossier d'enquête publique, page 20.

Cette évaluation ne figure pas dans l'étude d'impact et devra y être insérée en application des dispositions du 6° du II de l'article R. 122-3 du code de l'environnement.

### **3-8 Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair et accessible à un public non averti. Il devrait néanmoins être complété par des cartes et photographies permettant de le lire de manière autonome.

## **4 Prise en compte de l'environnement par le projet**

- 4-1 La prise en compte de l'environnement paraît pertinente en ce qui concerne :
- l'amélioration de la qualité des eaux rejetées dans l'Orne consécutive à la réfection de l'assainissement du viaduc et le long de l'Orne ;
  - le principe de la réalisation de rideaux de palplanches pour limiter les emprises sur la ripisylve.
- 4-2 La replantation de trouées de la ripisylve ne paraît pas constituer une compensation suffisante aux emprises à prendre sur cette ripisylve. L'AE recommande de compléter ce programme comme il est mentionné au § 3-3-1.
- 4-3 Dans la partie de la déviation de Rombas comprise entre le giratoire de Vitry-sur-Orne et le viaduc sur l'Orne, l'écran-anti-bruit et les isolations de façade amélioreront la situation des riverains. Mais, faute pour l'étude d'impact d'avoir apporté les justifications convenables, l'AE n'est pas en mesure d'apprécier si ces protections sont suffisantes au regard de la réglementation.
- 4-4 S'agissant de la partie de la déviation de Rombas comprise entre le viaduc sur l'Orne et le raccordement de la future liaison Rombas / A 4, la prise en compte de l'environnement est insuffisante car le projet soumis à l'AE ne présente aucune mesure ni de réduction des nuisances sonores, ni d'amélioration de la qualité des eaux de ruissellement, ni de cantonnement des pollutions accidentelles.

\*  
\* \*