



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de
contournement routier de Malzéville (54)**

n°MRAe 2019APGE67

Nom du pétitionnaire	Métropole du Grand Nancy
Commune(s)	Malzéville, Saint-Max
Département(s)	Meurthe-et-Moselle
Objet de la demande	Projet de contournement routier de Malzéville
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	19/06/19

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En ce qui concerne le contournement routier de Malzéville, à la suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis par le préfet de Meurthe-et-Moselle le 19 juin 2019.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence Régionale de Santé (ARS) a été consultée.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 8 août 2019, en présence d'André Van Compernelle et Gérard Folny, membres associés, d'Alby Schmitt membre permanent et président de la MRAe, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).

1 Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

SYNTHÈSE DE L'AVIS

La métropole du Grand Nancy a pour projet la construction d'une route sur la commune de Malzéville. Cette route relie le viaduc Louis Marin au sud au carrefour giratoire de Pixérecourt au nord. Il offrira au trafic routier un itinéraire de contournement de Malzéville et réduira le trafic dans la commune en déviant le transit. Le projet a une longueur de 3,3 km, la chaussée est bidirectionnelle à 2 voies. Il inclut l'aménagement d'une piste cyclable sur toute sa longueur.

Pour la MRAe, les principaux enjeux du projet sont :

- les déplacements ;
- la pollution de l'air et le bruit ;
- la biodiversité et les habitats naturels ;
- le paysage.

Il s'agit d'un projet ancien (une cinquantaine d'années) qui a fortement évolué et s'est amélioré. D'un projet de voie express aux caractéristiques autoroutières, il est devenu voie urbaine à 2 voies. La présentation de cet historique et des améliorations apportées aurait certainement permis une meilleure justification du projet.

Le projet diminue le trafic et les nuisances associées dans Malzéville en permettant le report des véhicules vers le viaduc Louis Marin et la nouvelle route. Ce report pourrait conduire à une dégradation des conditions de circulation aux abords du viaduc, mais sans que l'étude d'impact ne l'analyse.

L'étude d'impact démontre que le projet n'occasionne pas de dépassement des seuils réglementaires de qualité de l'air. L'analyse aurait pu s'étendre à l'étude de l'évolution et vraisemblablement, mis en évidence la dégradation de la qualité de l'air pour les riverains de la nouvelle route.

L'impact du projet sur le bruit est bien traité. Le projet occasionne des dépassements des seuils réglementaires pour 9 bâtiments et des mesures d'isolation sont prévues pour réduire le bruit dans les logements.

L'étude présente les impacts du projet sur la biodiversité pour ce qui concerne le tronçon sud, et propose des mesures pertinentes. Elle reste incomplète, car elle ne traite pas de l'ensemble du projet.

Le tracé du projet a été revu pour limiter son impact sur le site classé du parc de l'Abiétinée. L'insertion du projet à proximité de ce site nécessite une attention particulière, en particulier au niveau du carrefour de la rue Pasteur.

L'Autorité environnementale recommande :

- ***de s'appuyer sur l'historique du projet pour présenter l'analyse des alternatives étudiées et justifier les choix effectués au regard de l'impact environnemental ;***
- ***d'étudier le niveau de saturation des axes qui voient leur trafic augmenter et si nécessaire, de proposer des mesures de réduction du risque de congestion ;***
- ***d'étudier l'impact sur la qualité de l'air sur l'ensemble du tracé de la nouvelle route, en particulier à proximité des logements et au centre de Malzéville où les effets devraient être positifs, sans se limiter à la seule question du respect des valeurs réglementaires ;***
- ***de préserver de toute urbanisation future la partie située à l'est du projet dans le cadre du prochain PLUi de la métropole.***

AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

La métropole du Grand Nancy a pour projet la construction d'une route sur la commune de Malzéville. Cette route relie le viaduc Louis Marin au sud au carrefour giratoire de Pixérécourt au nord. Son objectif est d'offrir un itinéraire de contournement de Malzéville pour le trafic routier et de réduire le trafic dans la commune en déviant le trafic de transit. Le projet a une longueur totale de 3,3 km, la chaussée est bidirectionnelle à 2 voies. Il inclut l'aménagement d'une piste cyclable sur toute sa longueur.

Le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) couvrant l'ensemble du tracé en 1982. Cette DUP a été mise à profit pour réaliser les acquisitions foncières des terrains du tronçon nord qui va du giratoire de Pixérécourt à la rue Pasteur. Des travaux ont été engagés sur le tronçon nord dans les années 1980 et la route est ouverte à la circulation sur une partie du tronçon nord entre le giratoire de Pixérécourt et la déchetterie de Malzéville. Des travaux ont eu lieu en 2018 entre la déchetterie et la rue du chanoine Boulanger.

Concernant le tronçon sud, qui va de la rue Pasteur au viaduc Louis Marin, le projet prévoyait initialement de prolonger le viaduc Louis Marin pour franchir l'avenue Saint-Michel par un pont. Dans les années 1990 le projet évolue : l'aménagement d'un carrefour plan à l'intersection avec l'avenue Saint-Michel est envisagé puis écarté ; le tronçon sud est déclaré d'utilité publique en 1998 sur la base d'un dossier prévoyant le franchissement de l'avenue Saint-Michel par une tranchée couverte. La DUP est annulée en 1999 au motif que l'étude d'impact ne portait que sur le tronçon sud et pas sur l'ensemble du programme de travaux. Une nouvelle DUP sur le tronçon sud est prise en 2007. En 2012 les travaux entre le viaduc Louis Marin et l'avenue Saint-Michel sont réalisés. L'intersection entre la voie nouvelle et l'avenue Saint-Michel est finalement aménagée en carrefour à feux.

L'Autorité environnementale est saisie pour avis dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale d'une partie du tronçon sud entre la rue Pasteur et l'avenue Saint-Michel. Le projet ayant été modifié depuis la DUP de 2007, il fait l'objet d'une nouvelle étude d'impact et d'un avis de l'Autorité environnementale.

2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

2.1. Articulation avec les documents de planification

L'étude d'impact présente les documents suivants sans étudier leur interaction avec le projet : SDAGE² Rhin Meuse, SRADDET³ Grand Est, SRCAE⁴ de Lorraine et SCoT⁵ Sud 54.

L'étude d'impact analyse l'interaction entre le projet et le SRCE⁶ de Lorraine. Il en est de même avec le PLU de Malzéville, mais sans conclusions sur la compatibilité du projet. Il est toutefois précisé que le projet fait l'objet d'un emplacement réservé dans le PLU.

L'Autorité environnementale recommande de démontrer la compatibilité ou la prise en compte des documents de planification avec le projet.

2 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

3 Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires.

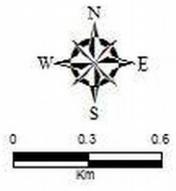
4 Schéma régional climat air énergie.

5 Schéma de cohérence territoriale.

6 Schéma régional de cohérence écologique.



Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeBCo, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), swisstopo, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community, Saint-Max

Légende		Date
	Limites communales	 <p>0 0.3 0.6 Km</p>
	Section à créer	
	Sections existantes	
	Limite de Séquence	
		SUEZ Consulting 2018 *

2.2. Solutions alternatives et justification du projet

L'étude des solutions alternatives se limite au tronçon sud, ce qui est très restrictif puisqu'il n'y a pas d'autre choix que de se raccorder au reste du projet via l'emprise réservée. Les variantes proposées ne concernent que l'aménagement du tracé retenu sans proposition de tracé alternatif pour le projet dans son ensemble. L'étude aurait pu faire référence aux études antérieures qui ont conduit à la définition du projet (étude de déplacements à l'échelle de l'agglomération, PDU, SCoT Sud 54...).

La première variante prévoit une route à 2X2 voies en déblais avec 80 m en tranchée couverte, la deuxième variante diffère de la première par le nombre de voies qui passe à 2 et la variante retenue dite « paysagère » suit le profil du terrain naturel pour éviter des déblais trop importants et contourne le parc de l'Abiétinée, avec une chaussée à 2 voies.

Cette présentation des choix effectués est très réductrice au regard de l'historique du dossier (une cinquantaine d'années). C'est cette histoire qui explique les choix du projet au regard de la desserte nord-est de l'agglomération et d'amélioration du projet. Elle n'est qu'esquissée.

L'Autorité environnementale recommande de s'appuyer sur l'historique du projet pour présenter l'analyse des alternatives étudiées et justifier les choix effectués au regard de l'impact environnemental.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

Pour la MRAe, les principaux enjeux du projet sont :

- les déplacements ;
- la pollution de l'air et le bruit ;
- la biodiversité et les habitats naturels ;
- le paysage.

Les déplacements

Le trafic sur la nouvelle route est estimé à 7 600 véhicules par jour sur le tronçon sud et 5 900 sur le tronçon nord, dont environ 5 500 en transit et le reste en desserte locale. Le report de trafic vers cette route permet de réduire le trafic dans le centre de Malzéville. À horizon 2040 et avec les hypothèses de l'étude d'impact, le trafic diminue de 62 % sur les rues du Colonel Driant et de l'Église et de 50 % sur celle de la République. La rue Pasteur voit son trafic augmenter de 26 %.

L'étude fait l'hypothèse que les flux de trafic en transit et en desserte locale resteront stables durant les 20 prochaines années, sans argumentation. Le trafic induit⁷ par l'infrastructure n'est pas évalué, et les éventuels reports modaux (au profit ou aux dépens du mode routier) pouvant être occasionnés par l'infrastructure ne sont pas pris en compte. Si ces éléments figurent dans d'autres études relatives au projet, ils auraient pu être repris dans l'étude d'impact.

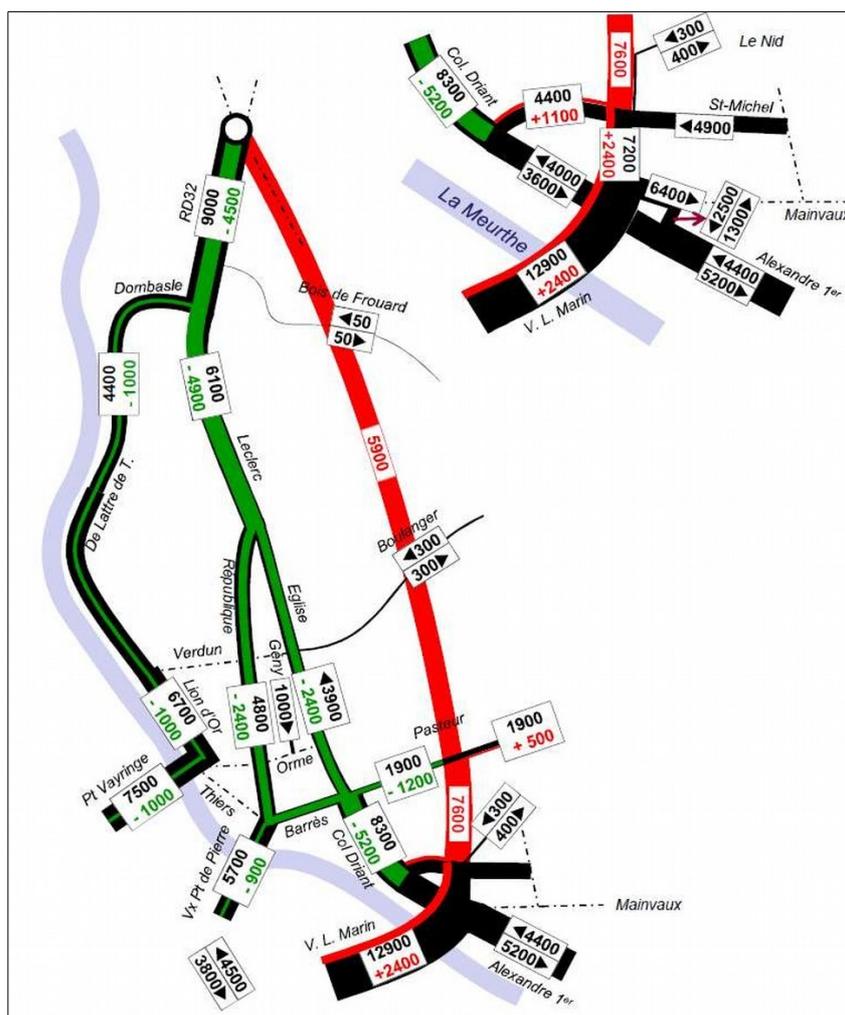
Le trafic se concentre sur le viaduc Louis Marin, qui voit son trafic augmenter d'environ 19 %, avec en contrepartie, une baisse du trafic sur les ponts de la rue de Malzéville et Vayringe. L'étude indique qu'aux heures de pointe des difficultés de circulation pourront être rencontrées aux abords du viaduc Louis Marin. L'impact sur le niveau de saturation du trafic aux abords du viaduc aurait dû être approfondi, afin de proposer des mesures de réduction du risque de congestion.

L'Autorité environnementale recommande :

- ***de justifier les hypothèses de trafic en tenant compte du trafic induit et du report modal ;***

⁷ Augmentation de trafic générée par l'amélioration d'un réseau de transport, liée au fait que plus il est rapide et bon marché de se déplacer, plus le nombre et la longueur des déplacements augmentent

- **d'approfondir l'impact sur le niveau de saturation des axes et si nécessaire, de proposer des mesures de réduction du risque de congestion.**



Evolution du trafic à l'horizon 2040

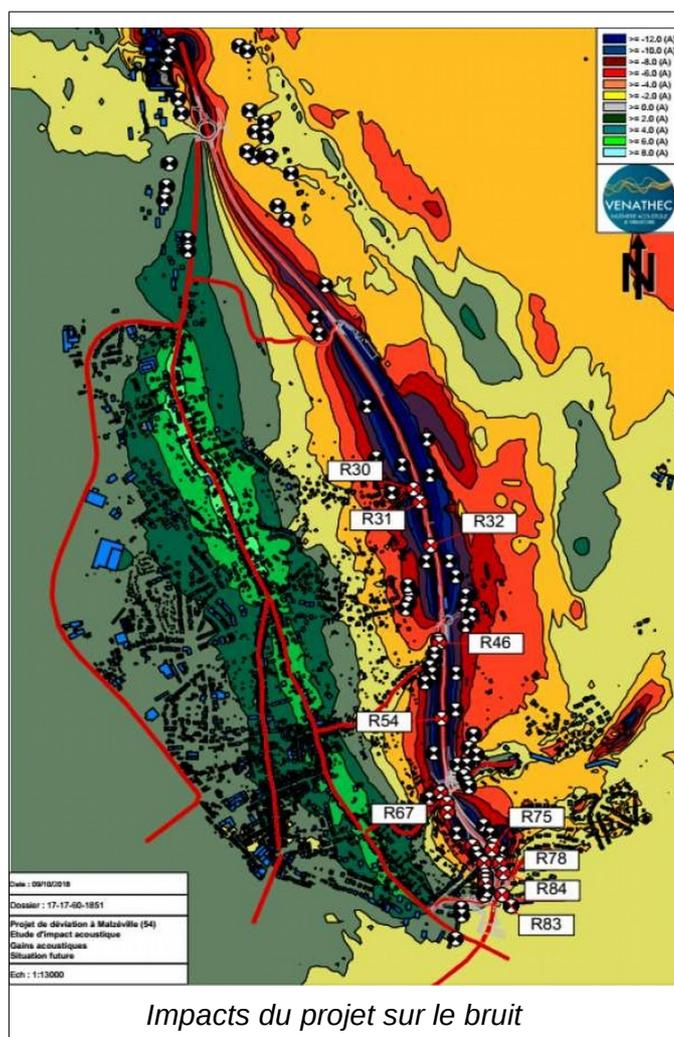
La pollution de l'air et le bruit

L'étude d'impact présente l'évolution des concentrations en polluants dans les secteurs les plus pollués de la zone d'étude, au niveau de l'intersection entre le viaduc Louis Marin et la rue du colonel Driant. À l'horizon 2040, les concentrations de tous les polluants étudiés augmentent par rapport au scénario d'évolution sans projet. Les concentrations avec projet sont cependant inférieures aux concentrations actuelles, sauf pour le cadmium, le nickel et le dioxyde de soufre. Ces évolutions s'expliquent par l'augmentation de trafic généré et la diminution des émissions des véhicules avec l'amélioration des moteurs. Les concentrations en polluants sont inférieures aux seuils réglementaires. Aucune mesure n'est prévue pour réduire la pollution de l'air.

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'impact du projet sur la qualité de l'air pour l'ensemble du tracé de la nouvelle route, en particulier à proximité des logements. Il convient de ne pas se limiter à la seule question du dépassement des valeurs réglementaires et d'évaluer également les impacts positifs dans le centre de Malzéville.

Le projet fait l'objet d'une étude acoustique complète qui met en évidence les zones où le bruit

augmente et celles où il diminue. Le bruit augmente le long de la nouvelle infrastructure et diminue dans Malzéville, notamment le long de la rue de l'Église et de l'avenue du Général Leclerc. Sans mise en œuvre des mesures de réduction prévues, des dépassements des seuils réglementaires seraient à attendre au droit de 21 bâtiments proches de la future route, principalement entre la rue Pasteur et l'avenue Saint-Michel et ponctuellement, sur le reste du tracé. Afin de réduire le bruit, un enrobé acoustique sera mis en place entre le parc de l'Abiétinée et l'avenue Saint-Michel et la vitesse sera limitée à 50 km/h en section courante et à 30 km/h au niveau du carrefour de la rue Pasteur. Grâce à l'enrobé acoustique, le nombre de bâtiments concerné par un dépassement des seuils réglementaires passe à 9. Ces bâtiments feront l'objet d'un traitement acoustique par la pose de doubles vitrages, l'isolation des caissons de volet et un traitement des entrées d'air.



La biodiversité et les habitats naturels

Le projet est situé à proximité du plateau de Malzéville qui accueille la zone spéciale de conservation Natura 2000 « Plateau de Malzéville » et la ZNIEFF de type 1 « Plateau de Malzéville et butte Sainte-Genève à Essey-lès-Nancy ». Il s'agit d'un site Natura 2000 classé au titre de la directive Habitat pour la richesse floristique de ses pelouses sèches et ses forêts caducifoliées en partie calcicole. Le projet n'atteint pas à ces habitats.

Des inventaires floristiques ont été menés sur le tronçon concerné, entre la rue Pasteur et l'avenue Saint-Michel. L'étude d'impact y recense 164 espèces dont 2 à enjeu moyen (Filipendule

vulgaire, Primevère acaule), une espèce à enjeu faible (Bleuet des montagnes) et 3 espèces envahissantes (Vigne vierge à cinq feuilles, Laurier-cerise, Renouée du Japon).

L'étude recense sur ce même tronçon 43 espèces d'oiseaux dont 32 nicheuses, une espèce d'intérêt communautaire (Milan noir) et 2 d'intérêt moyen (Faucon crécerelle et Rougequeue à front blanc).

Concernant les chauves-souris, 6 espèces sont présentes dont une espèce d'enjeu fort (Noctule commune), 3 espèces d'enjeu moyen (Oreillard roux, Pipistrelle commune et Pipistrelle de Nathusius) et 2 espèces d'enjeu faible (Sérotine commune et Oreillard gris).



Filipendule vulgaire
(*Filipendula vulgaris*)



Milan noir (*Milvus migrans*)

Il est prévu d'aménager 6 espaces refuges pour les reptiles et les petits mammifères avant le démarrage des travaux. Ces espaces composés de tas de végétaux ou de pierres ont pour objectif d'attirer la petite faune et ainsi de réduire le risque que des individus aillent sur l'emprise des travaux. Ils seront maintenus après les travaux. Les arbres à abattre qui sont susceptibles d'abriter des chauves-souris seront inspectés et, en cas de présence de chauves-souris, ils feront l'objet d'un protocole de coupe spécifique visant à éviter la destruction d'individus (colmatage des gîtes pendant que les chauves-souris sont parties chasser, les branches et troncs creux seront descendus avec précaution et laissés au sol 48 h pour permettre aux individus présents à l'intérieur de s'échapper). Les coupes d'arbres devront intervenir hors des périodes de reproduction et d'hivernage des oiseaux et des chauves-souris. Les pieds de Filipendule vulgaire seront balisés durant le chantier pour éviter leur destruction.

L'analyse du volet biodiversité sur le secteur Pasteur/Saint-Michel est satisfaisante. L'étude d'impact aurait dû cependant traiter de l'ensemble du projet. **L'Autorité environnementale recommande d'étendre l'étude des impacts sur la biodiversité à l'ensemble du projet.**

Par ailleurs, l'Ae observe que le projet se situe directement sous le plateau de Malzéville, site Natura 2000 qui constitue l'un des coteaux emblématiques de l'agglomération nancéenne soumis à des pressions foncières. Ce projet de déviation doit constituer la frontière entre la partie

urbaine et la partie naturelle à préserver. La sauvegarde du plateau de Malzéville présente également l'avantage de garantir à cette voie une fonction pérenne de contournement.

L'Ae recommande de préserver de toute urbanisation future la partie située à l'est du projet dans le cadre du prochain PLUi de la métropole.

Le paysage

Le projet est situé en bordure du site classé « Parc de l'Abiétinée et de la cure d'air Trianon ». D'après l'étude d'impact, la nouvelle voirie évite le parc de l'Abiétinée, un ancien arboretum du début du XXe siècle qui témoigne de l'âge d'or de l'horticulture lorraine et de l'art nouveau de l'école de Nancy. Malgré plusieurs décennies d'abandon, le parc conserve un patrimoine végétal unique, avec des spécimens rares à l'échelle nationale, voire internationale. Ce site ayant été classé en 2013, le tracé a été modifié depuis pour réduire l'impact sur le parc de l'Abiétinée. Le projet traverse également les périmètres de protection de 2 monuments historiques, la cure d'air Trianon et l'église Saint-Martin de Malzéville, sans covisibilité avec eux.



Tracé entre la rue Pasteur (à gauche) et l'avenue Saint-Michel (à droite)

Des plantations d'arbres sont prévues pour améliorer l'insertion paysagère du projet. Dans le cadre de la création du carrefour entre la nouvelle route et la rue Pasteur, un parvis arboré sera aménagé entre la rue Pasteur et le parc de l'Abiétinée. Il conviendra de veiller à ce que ce parvis s'intègre au mieux dans le contexte paysager du parc.

METZ, le 9 août 2019

Pour la Mission Régionale
d'Autorité Environnementale,
le président,



Alby SCHMITT