

NOTICE DE PRÉSENTATION

I. JUSTIFICATION DE L'ENQUETE

Le présent dossier est établi conformément aux dispositions des articles L 123-16 et R 123-23 du Code de l'Urbanisme et s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la déviation de Solgne sur les territoires de Pontoy, Liéhon, Beux, Silly-en-Saulnois, Buchy, Luppy, Solgne, Sailly-Achâtel et Moncheux.

Cette enquête porte à la fois, sur l'utilité de la déviation de Solgne, depuis la R.D. 955 Nord (créneau de dépassement d'Orny-Liéhon) jusqu'à la R.D. 955 Sud (créneau de dépassement de Solgne - Moncheux), mais aussi sur les changements que les aménagements entraînent dans les dispositions réglementaires contenues dans le Plan d'Occupation des Sols opposable aux tiers, dès lors que ces aménagements sont susceptibles d'être incompatibles avec les dispositions du P.O.S.

La déclaration d'Utilité Publique emportera approbation des nouvelles dispositions du P.O.S..

II. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Le projet de déviation de Solgne est envisagé sous différents aspects :

° du point de vue de la sécurité :

- assurer l'écoulement du trafic de transit par l'aménagement d'une infrastructure adaptée, capable de répondre aux besoins futurs, répondant aux règles de sécurité et délestant la voirie locale du trafic de transit permettant ainsi l'amélioration des conditions de déplacement et de sécurité pour les populations de Solgne et d'Ancy-lès-Solgne avec une diminution considérable des nuisances actuellement subies par ces dernières.

° du point de vue de la fonctionnalité :

- répondre à la forte demande de déplacement actuellement recensée et qui sature les capacités du réseau routier existant ;
- optimiser le développement économique du secteur de l'Aéroport Régional et de Solgne (zone d'activités du Cheval Blanc) tel qu'il résulte des projets en cours d'étude ou en cours de réalisation et des infrastructures existantes (aéroport) et projetées (gare TGV), par une meilleure desserte des zones d'aménagement prévues.

Les travaux envisagés portent sur une longueur de 8 550 mètres, depuis la R.D. 955 Nord (créneau de dépassement d'Orny-Liéhon) jusqu'à la R.D. 955 Sud (créneau de dépassement de Solgne - Moncheux).

La déviation de Solgne prend son origine sur le créneau d'Orny-Liéhon et au droit de la future liaison R.D. 910 - R.D. 955 passant au Nord de l'aéroport régional Metz-Nancy-Lorraine. Le tracé passe à 650 m de Silly-en-Saulnois.

Le raccordement avec la R.D. 955 au Nord de l'aéroport se fait par un échangeur.

Le raccordement sur la R.D. 910 vers Luppy se fait au niveau du « Bois des Trois Frères » par un échangeur.

Un ouvrage hydraulique principal est à prévoir sur le Ruisseau de Longue Fin.

Le profil en long de cette portion est chahuté. Le déblai maximal est de 6 à 8 mètres à l'approche de la R.D. 71.

Les remblais maximums sont de 6,00 m à 7,50 m à l'approche de l'échangeur avec la R.D. 955 et de l'échangeur avec la R.D. 910 pour des conditions de visibilité en approche. Le tracé en plan est fluide avec des rayons minimum de 1300 m.

La seconde partie du tracé correspond à la déviation de Solgne proprement dite. Cette dernière prend son origine sur la R.D. 910 en limite de commune de Luppy où sera aménagé un échangeur.

Le tracé longe le Bois de Chênois. L'axe s'incurve ensuite vers le Sud en limite de commune de Luppy. Il franchit le tracé du TGV à travers le Bois Sollin et se termine en alignement droit dans le prolongement du créneau de dépassement de Solgne - Moncheux. Il se raccorde, par un échangeur, au niveau de la principale courbe de l'actuel créneau de dépassement de Solgne-Moncheux.

Deux ouvrages hydrauliques principaux sont à prévoir :

- sur le ruisseau de Bérup,
- sur les écoulements naturels au droit du lieu dit « Le Fond des Nuées »

Le profil en long est de type rasant. Le déblai maximum est de 5,50 m au droit du bois de Fiersail, le déblai maximum est de 3 à 4 m dans le vallon du Bérup.

La pente maximale est de 4,10 %. Le tracé en plan est fluide avec des rayons minimum de 1500 m.

Le projet de déviation de Solgne traverse plusieurs territoires communaux disposant d'un Plan d'Occupation des Sols (Pontoy, Beux, Luppy, Saily-Achâtel et Moncheux) et d'un Plan Local d'Urbanisme (Solgne).

Au regard des dispositions de ces documents d'urbanisme et de la configuration du projet de la déviation de Solgne, on peut considérer qu'une mise en compatibilité du projet sera nécessaire pour :

- Pontoy : zone N traversée ;
- Beux : zone NC et ND traversées et Espace Boisé Classé touché ;

- Luppy : zone N traversée et Espace Boisé Classé touché ;
- Solgne : zone A traversée ;
- Saily-Achâtel : zone NC traversée et Espace Boisé Classé touché ;
- Moncheux : zone N traversée et Espace Boisé Classé touché.

III. CARACTERISTIQUES DU PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Ce dossier comporte :

- une note de présentation
- un extrait du règlement approuvé,
- un extrait du règlement modifié.
- la liste des emplacements réservés et des opérations d'utilité publique approuvée,
- la liste des emplacements réservés et des opérations d'utilité publique modifiée,
- des documents graphiques :
 - Plan de zonage au 1/5000^{ème} approuvé
 - Plan de zonage au 1/5000^{ème} modifié

IV. INCIDENCES DU PROJET SUR LE P.L.U.

Le Plan d'Occupation des Sols de la commune de Solgne a été approuvé le 5 juin 1984 et révisé en 1992.

Par délibération en date du 25 mars 2002, le Conseil Municipal de Solgne a prescrit la révision du P.O.S. de la commune qui a été transformé en Plan Local d'Urbanisme suite à la mise en application de la loi S.R.U. de 2001.

L'arrêté mettant en œuvre la révision du P.L.U. a été pris par le Maire le 25 mai 2002. Le document a été approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 21 septembre 2004.

Dans le document actuellement en vigueur, aucun emplacement n'a été réservé pour la déviation de Solgne.

Le règlement de la zone A traversée par le projet autorise les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient liés aux infrastructures de transports terrestres.

La présente mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme consistera donc à définir et réserver, au bénéfice du département de la Moselle, un emplacement nécessaire à la réalisation du projet (création d'un emplacement réservé N° 11 par l'inscription sur le plan d'ensemble, et par l'ajout, dans les tableaux des emplacements réservés et dans la liste des O.U.P.). La surface de l'emplacement réservé créé est de 32 ha 50 a.

→ Dispositions de la loi Barnier relatives au développement de l'urbanisation aux abords des voies à grande circulation :

La R.D. 955 est une voie classée à "grande circulation".

Les dispositions de l'Amendement DUPONT applicables depuis le 1^{er} Janvier 1997 stipulent que "*en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de] [75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation (R.D. 955).*

Cette interdiction ne s'applique pas : aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole, aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, la réfection ou l'extension des constructions existantes.

Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le Plan d'Occupation des Sols, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ". (Article L. 111.1.4 du Code de l'Urbanisme).

Cette marge de recul est déjà spécifiée dans le règlement actuel de la zone A traversée par le projet.

V. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

L'étude d'impact du projet de la déviation de Solgne sur l'environnement figure dans le dossier d'enquête publique.

La notice d'impact sur l'environnement ci-après, décrit de manière succincte l'état initial de l'environnement des sites traversés et analyse les impacts du projet ainsi que les mesures prévues pour les atténuer.

**NOTICE D'IMPACT SUR
L'ENVIRONNEMENT**

PRÉAMBULE

Lorsqu'un Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) ou un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) est concerné par un projet, la compatibilité entre les deux dossiers est à examiner et les décisions sont à prendre après enquête publique conjointe sur les deux dossiers.

Le P.L.U. de Solgne est dans cette situation au titre du projet d'infrastructure décrit succinctement au préalable dans ce dossier.

Outre les buts et les impacts techniques du projet lui-même, le P.L.U. doit comporter une note environnementale dont le support est l'étude d'impact.

Il est donc essentiel de bien cerner les domaines qui sont à examiner et les liens qui affectent les deux dossiers. Ce sont donc les incidences et les effets du projet d'infrastructure qui seront analysés et présentés.

En d'autres termes, le plan local d'urbanisme comporte des données de base dont il ne sera pas fait mention :

- soit qu'elles se réfèrent à un concept de l'environnement très large,
- soit et surtout qu'elles ne sont pas concernées directement par le projet.

Il n'existera donc pas d'interprétation du P.L.U. à propos :

- de l'occupation des sols actuelle pour l'habitat et les zones d'activités,
- du développement futur sur le territoire des communes concernées,
- de l'activité dominante à savoir l'agriculture et les industries liées à celle-ci,
- des servitudes et contraintes qui affectent ces territoires.

De même, les études soumises à l'examen, et notamment l'étude d'impact, abordent l'ensemble des aspects environnementaux. Certains thèmes sans incidence sont donc traités à titre d'information.

La déviation de la R.D.955 permettra d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité des usagers.

Néanmoins, elle engendra des effets négatifs sur l'environnement, qu'il s'agit de supprimer si possible et de réduire par le biais de mesures d'insertion.

Les principaux impacts et les mesures d'insertion sont décrits ci-après.

a) Sur l'environnement physique

Une partie des matériaux de déblai sera réutilisée en remblai dans le cadre du projet. Pour les matériaux non réutilisables en remblai, ils seront utilisés pour réaliser des modelés de terrains permettant une bonne intégration paysagère du projet ou bien, ils seront stockés dans des zones de dépôt.

Une étude géotechnique sera réalisée ce qui permettra, en fonction du contexte géologique, et des caractéristiques des terrains rencontrés, de définir les principes de terrassements et les structures de chaussée à mettre en œuvre.

Les principes d'assainissement de la plate-forme routière respecteront les dispositions suivantes :

- Les eaux provenant de la plate-forme routière seront recueillies par des fossés enherbés, pour être redirigés vers les exutoires naturels existants ;
- Les écoulements seront rétablis par la réalisation d'ouvrages hydrauliques ;
- Les eaux polluées de la chaussée seront recueillies par des cunettes enherbées et des collecteurs. Elles seront traitées avant d'être rejetées dans le milieu naturel ;
- Les eaux de la plateforme seront recueillies dans un bassin de rétention. Le traitement avant rejet dans le milieu naturel se fera par la mise en place d'un dispositif anti-pollution.

b) Sur l'environnement naturel et paysager

Aucun milieu naturel protégé et/ou inventorié n'est concerné par le projet.

Plusieurs impacts sur la faune et la flore ont été identifiés et des mesures proposées :

Pour la flore :

- défrichements de zones boisées. Des reboisements compensatoires dans des délaissés agricoles seront réalisés ;
- déstructuration de zone semi-bocagère et empiètement sur des milieux d'intérêt écologique local. Les milieux non touchés par l'emprise routière seront préservés lors des travaux par des attentions particulières ;
- risque de dégradation de l'espace agricole en cas de remembrement ;
- empiètement sur des stations botaniques.

Pour la faune :

- coupure d'axes de déplacement faunistique. Des ouvrages hydrauliques seront adaptés au passage de la petite faune. L'ouvrage de rétablissement de la voie communale entre Ancy et Luppy sera adapté au passage de la grande faune. La mise en place de clôtures à grande et petite faune est également prévue ;
- risque de destruction de sites à amphibiens. Des mares compensatoires seront créées, et des dispositifs anti-franchissement mis en place.

Le paysage :

Les bases des principes d'aménagement paysager reposent sur l'atténuation de l'impact du tracé de la nouvelle route dans le paysage.

Les principes d'aménagement paysager devront prendre en compte les grands types d'espaces traversés par le projet, les légers mouvements de terre générés par le projet, le profil en long et les effets géométriques du projet.

c) Sur l'environnement humain et socio-économique

Le projet tel qu'il a été conçu permettra une nette amélioration en termes de fluidité, de confort et de sécurité tant pour les usagers de la future voie que pour la population de Solgne et d'Ancy-lès-Solgne.

L'impact sur la désorganisation du parcellaire agricole pourra éventuellement être compensé par une réorganisation du parcellaire de part et d'autre de la future voie, sous réserve de l'avis des Commissions Départementale et Communales d'Aménagement Foncier.

Des voies et des ouvrages de rétablissement seront aménagés pour permettre de rétablir la desserte des parcelles agricoles et forestières enclavées par le projet.

Des procédures de mise en compatibilité seront nécessaires pour les Plans d'Occupation des Sols des communes de Pontoy, Beux, Luppy, Moncheux, et Saily-Achâtel, ainsi que pour le Plan Local d'Urbanisme de Solgne.

Le projet n'entraîne aucune disparition d'élément bâti (habitation, hangar, bâtiment d'exploitation, etc...).

Des sondages de reconnaissance archéologique seront réalisés avant le démarrage des travaux, à la demande du Service Régional de l'Archéologie de Lorraine, ceci afin de préciser les risques de destruction de sites et d'évaluer les modalités de fouilles préventives éventuelles.

Des conventions seront passées avec les différents concessionnaires, pour assurer le déplacement ou la protection de différents réseaux affectés par le projet.

D'un point de vue de la pollution atmosphérique, aucune mesure particulière et directe de suppression, compensation ou réduction des impacts vis-à-vis de la santé humaine n'est rendue obligatoire. De même, pour le bruit, aucune protection ne s'avère nécessaire

Durant les travaux, des nuisances particulières peuvent se manifester. Il existe par exemple des risques de pollution des eaux, des nuisances acoustiques, ou l'interruption temporaire d'axes de circulation.

Pour éviter ou tout du moins limiter ces effets, diverses mesures seront prises : collecte des eaux de chantier, arrosage par temps sec des voies de circulation, etc...

Suivant les phases de travaux engagées, des déviations locales pourront être mises en place et des carrefours provisoires pourront être aménagés, afin de maintenir les différents échanges de circulation.

D'une manière générale, les travaux seront planifiés et gérés de telle sorte qu'ils s'accompagnent du minimum de gêne pour la population riveraine et les usagers et que la durée du chantier soit la plus courte possible.

La coordination des différents travaux sera recherchée, afin de ne pas aggraver les impacts du chantier.

Les itinéraires d'accès au chantier seront définis en accord avec la municipalité concernée.