DOSSIER DE PRESSE

VOIE RAPIDE VR52 – A4/A30 Section Giratoire de Jailly - Giratoire de Rombas

Inauguration du 10 mai 2022

Laurent TOUVET, préfet de la Moselle Jean ROTTNER, président du conseil régional Grand Est Patrick WEITEN, président du conseil départemental de la Moselle

Maître d'ouvrage:

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

Maître d'œuvre:

Etat – Direction Interdépartementale des Routes DIR Est – Service Ingénierie Routière Lorrain SIR Lorrain

Exploitant:

Etat – DIR Est – Service Exploitation

COFINANCEURS



Liberté Égalité Fraternité





Sommaire

LE FINANCEMENT DE L'OPERATION	3
LE CONTEXTE	
LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE	
LA TRANCHEE COUVERTE: UN OUVRAGE D'ART PARTICULIER	6
LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION	8
LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	9
LES PRINCIPAUX ACTEURS	
L'EXPLOITANT	11
LES PROCHAINES ETAPES	12

Ce mardi 10 mai 2022, Laurent TOUVET, préfet de la Moselle, François GROSDIDIER, vice-président du conseil régional Grand Est, et Patrick WEITEN, président du conseil départemental de la Moselle, ont inauguré la section à 2x2 voies de la VR52 A4/A30, entre le giratoire de Jailly et celui de Rombas. Cette opération permet notamment de désenclaver les vallées de l'Orne et de la Fensch.

LE FINANCEMENT DE L'OPERATION

Cette opération est inscrite au CPER 2015-2022 (Contrat de Plan Etat-Région) pour un montant de 86,5M€, cofinancés par l'Etat (34,5 M€ - 40%), la Région Grand Est (27,5 M€ - 32%) et le Département de la Moselle (24,5 M€ - 28%).

LE CONTEXTE

L'opération VR52 s'inscrit dans le projet de mise à 2x2 voies de la RN52 qui assure une liaison entre l'autoroute A30, au Sud-Ouest de Thionville et l'autoroute A4, au Nord-Ouest de Metz.

La décision d'améliorer cet itinéraire avec notamment un tracé à l'écart des agglomérations a été prise en 1992 dans le cadre d'un accompagnement national au projet de reconversion de la sidérurgie lorraine.

Les objectifs recherchés consistent également à faciliter les déplacements domicile/travail en dissociant les trafics locaux et de transit, à réduire l'accidentalité en diminuant le trafic en traversée d'agglomération et à constituer un maillage entre l'A4, l'A30 et l'A31.

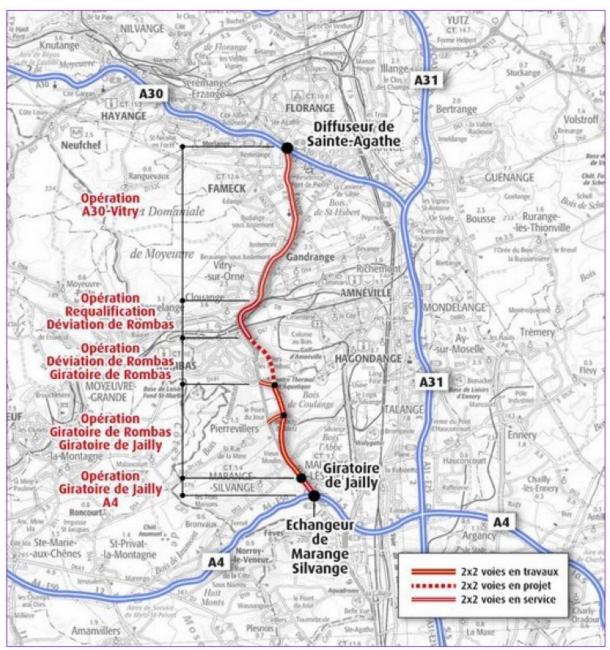
Plusieurs sections ont déjà été mises en service :

- la section A30 Vitry-sur-Orne a été mise en service en 2004,
- les travaux relatifs à la section entre l'A4 et le giratoire de Jailly ont été réalisés entre 2007 et 2009 et la section mise en service en 2009,
- la requalification de la déviation de Rombas a été réalisée en 2012.

La section entre le giratoire de Jailly et le giratoire de Rombas constitue l'avantdernière phase de l'opération.

La VR52 est ainsi une « artère interurbaine » limitée à 90 km/h, quasiment parallèle et distante de 4 à 6 km à l'Ouest de l'autoroute A31.

VR52 - DOSSIER DE PRESSE



Plan de l'opération de mise en 2×2 voies de la RN52 entre l'A4 et l'A30

LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE

L'opération A4/A30 a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 2 octobre 2007.

Cet axe supporte aujourd'hui un trafic de l'ordre de 18 000 véhicules/jour et l'on prévoit un trafic de l'ordre de 22 000 véhicules/jour à l'horizon 2025.

La section 2×2 voies entre Jailly-Rombas comporte:

- Deux chaussées en section courante de 7 m de large (2×3,5 m) séparées par un terre-plein central de 3 m sur une longueur de 3,8 km, une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m de large.
- Trois giratoires assurant les échanges avec le réseau départemental : giratoire de Jailly, giratoire et barreau routier de Pierrevillers, giratoire et barreau routier de Rombas.
- Une tranchée couverte de 400 mètres de long dans la traversée de Marange-Silvange.



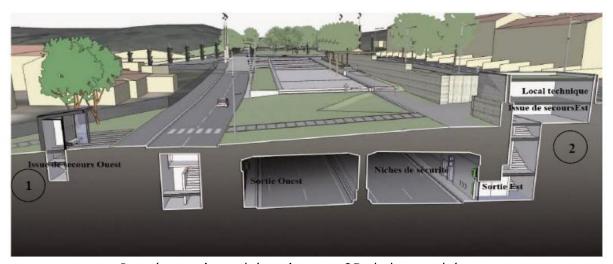
Schéma des travaux de la section Jailly-Rombas

LA TRANCHEE COUVERTE: UN OUVRAGE D'ART PARTICULIER

Afin de réduire les nuisances de l'infrastructure vis-à-vis des riverains, un passage en tranchée couverte a été conçu au droit de la zone urbaine de Marange-Silvange.

Cet ouvrage est constitué de deux tubes unidirectionnels à deux voies, d'une longueur de 400 mètres, autorisant le passage de véhicules jusqu'à un gabarit de 4,50 m de haut.

Le transport de marchandises dangereuses y est autorisé.



Représentation schématique en 3D de la tranchée couverte

Cet ouvrage d'art a fait l'objet d'une procédure particulière relative à sa conception et aux dispositions prises pour assurer la sécurité.

Ainsi, l'ouvrage est équipé de dispositifs de sécurité et de gestion technique centralisée :

- Des équipements de détection d'incendie : analyseur CO, NO2, opacimètre à tube, anémomètre.
- Des équipements de lutte contre l'incendie, dont deux niches en milieu de tunnel.
- Une trentaine de caméras fixes ou mobiles.
- Un système de détection automatique d'incident.
- 8 postes d'appel d'urgence, 2 issues de secours.
- Une signalisation et des dispositifs d'arrêt du trafic (panneaux à messages variables, barrières, feux), couplés à une station de détection de congestion du trafic implantée en amont de chaque voie du tunnel.

Ces dispositifs ont fait l'objet d'un avis favorable de la Commission Nationale d'Evaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers (CNESOR) en 2013.

Le dossier de sécurité a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission Consultative Départementale d'Accessibilité et de Sécurité en décembre 2021.

La tranchée couverte bénéficie d'une surveillance humaine permanente 24h/24. A cet effet, les équipements du Centre d'Ingénierie, de Sécurité et de Gestion du Trafic (CISGT) de Moulins-Lès-Moulins de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Est, qui assure déjà la surveillance de l'A31, ont été adaptés et les personnels formés pour se les approprier.

Un exercice de sécurité a été organisé en mars 2022, afin de tester les équipements et les protocoles de l'ensemble des services d'alerte et d'intervention.

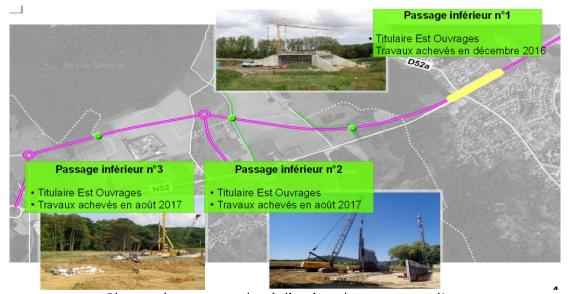
A terme, la surface de la tranchée couverte fera l'objet d'un aménagement paysager et accueillera des équipements récréatifs.

LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

Les travaux de la section Jailly-Rombas ont débuté en 2015.

Afin de permettre au plus grand nombre d'entreprises d'accéder à la commande publique, les travaux ont été allotis par secteur géographique et par nature de travaux. Ils ont constitué autant de chantiers générateurs de nombreux emplois et favorisé pour les plus importants, le recrutement de personnes en difficultés d'insertion.

Les premières étapes ont concerné la construction des ouvrages d'art de la section courante, dont trois passages inférieurs achevés en 2017, d'un coût total de 3,5 M€.



Photos des travaux de réalisation des ouvrages d'art

Les terrassements préparatoires de la section courante se sont déroulés entre août 2018 et juin 2019, pour un montant total de marché de l'ordre de 3 M€.

Ils ont nécessité l'évacuation de 100 000 m³ de schistes cartons, matériaux fortement sensible à l'air et à l'eau, ainsi que la pose d'un millier de drains verticaux en vue de « précharger » des sols compressibles au droit d'une ancienne décharge.

Les travaux de terrassement, d'assainissement et de chaussée (TAC) sur la section courante se sont déroulés de juin 2020 à juin 2021 pour un total de 12,5 M€ et un mouvement de terre de plus de 250 000 m³ et 50 000 tonnes d'enrobés.

Les terrassements de la tranchée couverte ont débuté en 2016.

Pour la construction de la tranchée couverte, il a été retenu le principe de deux marchés de travaux afin de tenir compte de la complexité, de la durée des travaux, des enjeux d'exploitation sous chantier et de garde de l'ouvrage.

Le premier marché a porté sur les travaux de génie-civil, pour un montant d'un peu plus de 37 M€.

Plus de 2 700 tonnes d'armatures métalliques et 27 000 m³ de béton ont été nécessaires pour réaliser les parois moulées, les dalles de couvertures, les couronnements et les trémies. A titre de comparaison, la nouvelle tribune de 8 000 places du FC Metz (contre 4 500 places anciennement) a nécessité 800 tonnes d'armatures et 12 000 m³ de béton.

46 tirants ont été profondément ancrés dans le sol afin d'assurer une partie de la stabilité de l'ouvrage. Il s'agit de tiges d'acier de 36 à 40 mm de diamètre, de 8 à 15 mètres de long, supportant une tension entre 15 et 40 tonnes selon leur dimensionnement.

Au total, ce sont plus de 200 000 m³ de déblais qui ont été extraits, dont 50 000 m³ pour le terrassement « en taupe » et les issues de secours.

Le second marché a porté sur les travaux de « petit génie-civil » (trottoirs, réseaux, éclairage, etc.) et les équipements informatiques et de sécurité, pour un montant d'environ 11 M€.





Photos des travaux de réalisation de la tranchée couverte

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

L'opération s'inscrit dans différents milieux, urbain dans la traversée de Marange-Silvange et agricole dans les zones interurbaines.

Les enjeux environnementaux ont été identifiés à travers un état initial du site et de son environnement.

Les incidences ont été étudiées vis-à-vis des eaux souterraines et superficielles, des zones humides, des habitats des espèces faunistiques et du cadre de vie des riverains, aussi bien pour la phase de chantier que pour les ouvrages définitifs.

Au regard de ces incidences, la séquence Eviter-Réduire-Compenser a été appliquée afin de concilier protection de la biodiversité, développement économique et aménagement du territoire.

Le projet a donc fait l'objet de modifications pour éviter ou réduire autant que possible l'impact environnemental, ou trouver des mesures compensatoires dans les autres cas.

Ainsi:

- Aucun écoulement souterrain important n'est intercepté par l'opération.
- La continuité des eaux superficielles a été assurée.
- Les eaux de la plateforme transitent par des bassins de traitement, qui permettent également d'éviter les rejets dans le milieu naturel d'éventuelles pollutions accidentelles.
- 9,75 ha de zones humides ont été créés afin de compenser les 6,5 ha impactés par le projet.
- Des mesures sont mises en œuvre pour le maintien des habitats d'espèces, par exemple des passages à faunes pour éviter les ruptures de milieux ou encore la création d'îlots de sénescence en milieu forestier.
- Les mesures compensatoires nécessitant une gestion et des interventions humaines régulières, sont assorties de dispositions en matière d'entretien et de suivi (convention de gestion, obligations réelles environnementales,...).

En outre, afin de protéger le cadre de vie :

- Des merlons de terre ont été aménagés pour limiter les nuisances sonores sur la section courante.
- La tranchée couverte dispose d'équipements de protection acoustique en entrée et en sortie.
- La conception a porté une grande attention à l'intégration paysagère, aussi bien de la section courante que pour la surface de la tranchée couverte.

LES PRINCIPAUX ACTEURS

Maîtrise d'œuvre : le Service Ingénierie Routière (SIR) Lorrain de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Est.

Assistance à maîtrise d'œuvre : le groupement ERA INGENIERIE CONSEIL, INTENSITES ARCHITECTES-URBANISTES pour les aménagements de surface de la tranchée couverte.

Assistance à maîtrise d'ouvrage :

- Le Centre d'Etudes des Tunnels (CETU) du ministère chargé des transports, pour les études et les procédures relatives à la tranchée couverte.
- Le Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) du ministère chargé des transports, pour les contrôles extérieurs en phases Projet et Travaux.

Entreprises des principaux travaux :

Génie-civil de la tranchée couverte : groupement DEMATHIEU & BARD, EUROVIA LORRAINE, VINCI, WEILER, SPIE FONDATIONS.

Equipement et génie-civil secondaire de la tranchée couverte : CEGELEC MOBILITY, JEAN-LEFEVBRE LORRAINE.

Terrassements préparatoires : groupement ROUSSEY, EUROVIA LORRAINE

Terrassements, assainissement et chaussée de la section courante : groupement MULLER TP, COLAS.

Autres acteurs:

- Maîtrise d'œuvre pour les travaux d'aménagement du CISGT de Moulins-Lès-Metz : groupement GRAFFITE, BUREAU D'ETUDES LUPIN.
- Coordination en matière de Sécurité et de Protection de la Santé (CSPS) : ACEBTP et BTP CONSULTANTS.
- Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la constitution du dossier de sécurité de la tranchée couverte : BG INGENIEURS CONSEILS.

L'EXPLOITANT

Le nouvel ouvrage est désormais exploité par l'Etat (Direction Interdépartementale des Routes - DIR Est).

La DIR Est a pu tester ses protocoles d'alerte et d'intervention lors de l'exercice de sécurité organisé en mars 2022.



Centre de gestion du trafic du CISGT de la DIR Est

A compter de la mise en circulation de la VR52, l'ex-RN52 en traversée des communes de Marange-Silvange, Pierrevillers et Rombas est déclassée du réseau routier national et reclassée dans le domaine routier de ces trois communes, en application de conventions signées avec l'Etat.

Enfin, le barreau de Pierrevillers est remis au Département de la Moselle, qui en a la propriété et en assure l'exploitation.

LES PROCHAINES ETAPES

A la suite de la mise en circulation de la VR52, plusieurs opérations secondaires de travaux permettront d'achever l'aménagement de la section Jailly-Rombas :

- Les aménagements urbains, en surface et autour de la tranchée couverte.
- La requalification de l'ex-RN52, avec la création de pistes cyclables depuis le giratoire des Drapeaux de Rombas, et le raccordement de la voie à la ZAC de Jailly.



Dossier suivi par

DREAL Grand Est Service Transports / MOA-MTZ

moa-mtz.dreal-grand-est @developpement-durable.gouv.fr

Contact presse

DREAL Grand Est Communication

communication.dreal-grand-est @developpement-durable.gouv.fr