

M L'avis de l'autorité environnementale et les suites données

1. Avis de l'autorité environnementale



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de bus à haut niveau
de service « Citézen » sur les communes de Florange,
Basse-Ham, Hayange, Sérémange-Erzange,
Terville, Thionville et Yutz (57)**

n°MRAe 2018APGE62

Nom du pétitionnaire	SMITU Thionville-Fensch
Commune(s)	Florange, Basse-Ham, Hayange, Sérémange-Erzange, Terville, Thionville, Yutz
Département(s)	Moselle
Objet de la demande	Bus à haut niveau de service « Citézen »
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	18/05/18

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 projet de bus à haut niveau de service « Citézen », 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 SMITU le 18 mai 2018.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7, l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le préfet de la Moselle (DDT 57) ont été consultés.

Sur proposition de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Grand Est, et après en avoir délibéré lors de la réunion du 18 juillet 2018, en présence de Florence Rudolf, de Norbert Lambin et d'André van Compermolle, membres associés, de Yannick Tomasi, membre permanent et président par intérim de la MRAe, d'Eric Tschitschmann et de Jean-Philippe Moretau, membres permanents, 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 ne porte pas sur l'opportunité du projet mais 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 ou MRAe).

Synthèse

Le SMiTU Thionville-Fensch souhaite aménager deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) dans l'agglomération thionvilloise. Le projet inclut des aménagements routiers dont la création d'un site propre (route exclusivement dédiée aux bus), la construction de deux ponts à proximité de la gare de Thionville, de 3 parkings relais aux extrémités des lignes et d'un centre de maintenance à Florange.

Le projet a un impact positif sur l'offre de transport en commun pour les déplacements dans l'agglomération mais aussi à destination du Luxembourg via la gare ou l'autoroute A31. Il contribue également au développement des infrastructures dédiées aux modes doux (vélo, marche).

Les enjeux des deux lignes de bus sont bien traités, à l'exception du paysage qui aurait dû être plus approfondi et mieux illustré. Les enjeux relatifs aux parcs relais et au centre de maintenance sont insuffisamment évalués à ce stade et devront faire l'objet d'un complément à l'étude d'impact et d'un nouvel avis de l'Autorité environnementale préalablement à leur réalisation.

L'Ae recommande d'évaluer les impacts des parcs relais et du centre de maintenance en portant une attention particulière aux enjeux relatifs à la protection de la ressource en eau, au risque d'inondation et à la biodiversité.

En particulier, l'Ae recommande de rechercher un autre site pour l'implantation du parc relais de Yutz ou de proposer des mesures permettant de garantir l'absence d'impact sur la ressource en eau.

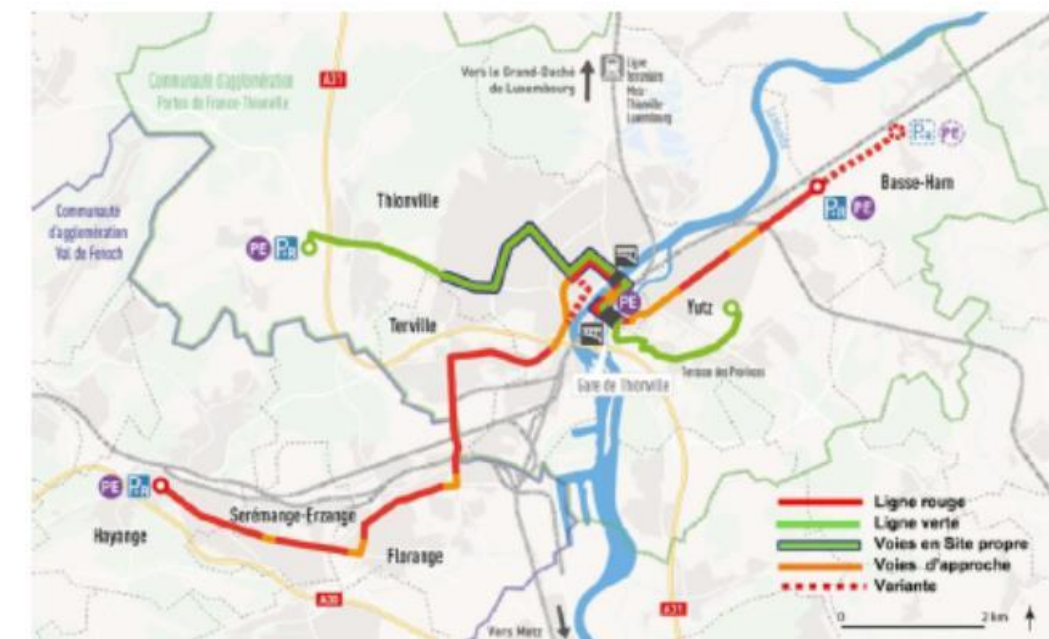
L'Ae recommande également de compléter l'étude des impacts sur le paysage avec les points de vue des piétons.

Avis détaillé

1 – Présentation générale du projet.

Le syndicat mixte des transports urbains Thionville-Fensch (SMiTU) a pour projet la création de deux lignes de bus à haut niveau de service dans l'agglomération de Thionville et dans le Val de Fensch. Ce projet est prévu par le plan de déplacements urbains (PDU) Thionville-Fensch. La première ligne, dite « ligne rouge », relie Hayange à Basse-Ham en passant par Sérémange-Erzange, Florange, Terville, Thionville et Yutz. La seconde ligne, dite « ligne verte », relie l'échangeur autoroutier n°43 « Thionville-Elange » sur l'A31 au collège Jean Mermoz à Yutz. Des aménagements de voiries sont prévus sur les deux tracés pour créer des voies dédiées aux bus (site propre) ou pour faciliter le franchissement des intersections. Le projet nécessite également la construction de deux ponts pour relier Thionville et Yutz. Le premier franchit la Moselle au niveau du parking du Bastion, en aval du pont des Alliés. Le second franchit les voies ferrées et le canal des écluses pour relier la gare de Thionville à l'avenue Lippmann à Yutz. Ces deux ouvrages comporteront chacun une route à deux voies dédiée aux bus, une piste cyclable bidirectionnelle et des espaces pour la circulation des piétons. Trois parkings relais seront construits pour faciliter l'intermodalité, un à proximité de l'échangeur autoroutier n°43, un à Yutz ou Basse-Ham à l'extrémité de la ligne rouge, et un à Hayange à l'extrémité de la ligne verte. Une centre de maintenance sera aménagé à Florange pour l'entretien des bus. L'étude d'impact présente les alternatives qui ont été envisagées et les raisons qui justifient le choix du scénario retenu.

L'Ae a été saisie dans le cadre des procédures relatives aux aménagements de voiries et aux ouvrages d'art. L'étude d'impact sera complétée et fera l'objet d'un nouvel avis de l'Ae préalablement à la construction des parcs relais et du centre de maintenance. Ces éléments sont pris en compte sur la base des éléments déjà présents dans l'étude d'impact.



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

L'étude d'impact est complète. Elle aurait néanmoins pu être mieux proportionnée aux enjeux et en particulier plus concise sur l'analyse de l'état initial et la description du projet pour en faciliter la lecture par le public.

Pour l'Ae, les principaux enjeux du projet sont :

- les déplacements, la pollution de l'air et le bruit ;
- le paysage ;
- les milieux naturels ;
- la protection de la ressource en eau ;
- le risque d'inondation ;
- le patrimoine archéologique.

- Les déplacements, la pollution de l'air et le bruit.

En créant une nouvelle infrastructure de transport en commun, le projet est vertueux pour les déplacements et la pollution de l'air. Il doit permettre de faciliter les trajets en car et en train entre l'agglomération thionvilloise et le Luxembourg, ce qui représente un trafic pendulaire important aujourd'hui majoritairement effectué en voiture. La construction des deux ponts permettra également d'améliorer les conditions de franchissement de la Moselle et de la voie ferrée par les modes doux et ainsi de favoriser leur développement. Le franchissement actuel des voies ferrées et du canal des écluses est peu adapté et peut constituer un frein au développement de ces modes (piétons et cyclistes se partagent les trottoirs au bord d'une route à 4 voies à fort trafic). En particulier, la liaison à pied entre la gare et l'avenue Lippmann (IUT², CCI³, CAPFT⁴, maison du département) sera facilitée. La création d'une liaison entre Thionville et la rue des abattoirs renforcera le lien entre le centre-ville et l'île de la gare dans la perspective d'un développement de l'urbanisation sur les friches et parkings qui longent la Moselle. La circulation sur le pont des alliés se trouvera facilitée par la suppression d'une partie du trafic bus.

À l'horizon 2029 et en comparaison avec le scénario de référence, le projet provoque une diminution globale du trafic de 5 à 10 % sur les axes principaux. Seule la rue Paul Albert voit son trafic augmenter sensiblement, d'environ 10 à 15 %. Le dossier ne précisant pas le niveau de saturation actuel de la rue Paul Albert et son évolution prévisible, il conviendrait de compléter ces données afin d'évaluer les conséquences de cette option sur les riverains.

- Le paysage.

Des impacts sur le paysage sont à attendre en plusieurs lieux. Le BHNS va modifier le paysage urbain, en particulier là où des aménagements dédiés sont prévus, comme aux arrêts, sur le tronçon en site propre ou à certaines intersections. La construction du pont sur la Moselle va modifier significativement le paysage au bord de la rivière. Le pont sur les voies ferrées présente une co-visibilité avec le pont du Couronné sud, classé monument historique, qui franchit le canal des écluses. De par sa hauteur, le futur pont est potentiellement visible depuis plusieurs points de vue plus ou moins éloignés, dont l'autoroute par exemple. L'évaluation de l'impact du projet sur le paysage aurait dû être plus approfondie. Elle aurait pu présenter des photomontages des rues réaménagées, relever les points de vue desquels les ouvrages d'art sont les plus visibles et rendre compte de leur visibilité.

2 Institut universitaire de technologie
3 Chambre de commerce et d'industrie
4 Communauté d'agglomération porte de France Thionville

Les vues des ouvrages proposées sont insuffisamment détaillées, et ne correspondent pas aux points de vue qu'auront les personnes fréquentant les environs (vues aériennes, vue dans l'axe de la rivière). Le dossier ne présente pas de mesures visant à améliorer l'intégration paysagère des ouvrages, si ce n'est que les préconisations de l'architecte des bâtiments de France seront prises en compte.

L'Ae recommande de compléter l'étude des impacts sur le paysage avec les points de vue des piétons. Elle recommande ainsi de présenter des vues schématiques détaillées ou des photomontages des zones les plus impactées, d'inventorier les points de vue desquels les ouvrages seront significativement visibles, en particulier là où ceux-ci présentent des co-visibilités avec des monuments historiques, et de préciser les mesures prévues pour favoriser l'intégration paysagère des ouvrages.

- Les milieux naturels.

Le projet n'a pas d'impact sur les sites Natura 2000 français, belges, luxembourgeois ou allemands du fait de leur éloignement. Les travaux de construction du pont sur le canal des écluses nécessitent de détruire 950 m² de saulaie blanche au bord du canal. Ce milieu est favorable à l'installation de chiroptères. Les prospections réalisées n'ont pas permis d'établir la présence de gîtes à chiroptères dans la saulaie, néanmoins des mesures sont prévues pour limiter le risque de destruction d'individus lors de l'abattage des arbres.

L'étude d'impact aurait pu être plus précise sur les coupes d'arbres prévues tout au long du parcours et leurs conséquences sur le cadre de vie.

Les parcs relais et le site de maintenance n'ayant pas fait l'objet d'une étude de l'état initial de la biodiversité, l'étude d'impact devra être complétée préalablement à la réalisation de ces éléments, et l'Ae devra être ressaisie pour avis dans le cadre des procédures d'autorisation les concernant.

- La protection de la ressource en eau.

Des aménagements de voirie sont prévus dans le périmètre de protection éloignée des captages de la Briquerie à Thionville. La ligne rouge passe également dans des périmètres de protection rapprochée et éloignée en projet à Yutz et Basse-Ham.

En particulier, les deux emplacements envisagés pour l'installation du parc relais de Yutz/Basse-Ham sont situés dans des périmètres de protection en projet, la variante Yutz (LR30) en zone de protection rapprochée et la variante Basse-Ham (LR32) en zone de protection éloignée. Le captage de Yutz a fait l'objet d'un avis d'un hydrogéologue agréé le 28 février 2018. Cet avis préconise d'interdire les nouvelles voiries dans le périmètre de protection rapprochée de ce captage, ce qui le rend incompatible avec la construction d'un parc relais dans le périmètre comme proposé dans la variante LR30.

L'Ae recommande de rechercher un autre site pour l'implantation du parc relais de Yutz ou de proposer des mesures permettant de garantir l'absence d'impact.

- Le risque d'inondation.

L'ouvrage d'art qui sera construit sur la Moselle est susceptible de gêner l'écoulement des crues. L'étude d'impact indique que la présence de l'ouvrage provoque une hausse du niveau de l'eau de 1 cm en amont de l'ouvrage en crue centennale, ce qui est considéré comme négligeable et n'est pas susceptible d'aggraver les conséquences d'une crue de cette envergure.

L'emprise du parc relais de Basse-Ham est située en zone inondable et concernée par un PPRi⁵ en cours de révision. Le PGRI⁶ en vigueur, arrêté récemment, y interdit tout aménagement. D'après l'étude d'impact le PPRi en vigueur permet l'implantation d'équipements publics à condition qu'il n'y ait pas d'alternative. La compatibilité du parc relais avec les documents de prévention du risque d'inondation devra être clairement établie dans le complément à étude d'impact portant sur les parcs relais, y compris dans la mesure du possible avec le PPRi en projet.

- Le patrimoine archéologique.

Les ouvrages d'art sont situés dans une zone archéologique d'intérêt moyen, et sont susceptibles d'affecter particulièrement le sol en raison de la profondeur de leurs fondations. Une partie du site propre est située dans une zone d'intérêt fort pour l'archéologie, sur le boulevard Foch et l'avenue Clemenceau. Un diagnostic d'archéologie préventive a été prescrit par arrêté préfectoral SRA n°2018/L128 du 13 mars 2018 sur certains terrains concernés par le projet.

METZ, le 18 juillet 2018

Pour la Mission Régionale
d'Autorité Environnementale,
Le président P/I,

Yannick TOMASI



5 Plan de prévention des risques d'inondation

6 Plan de gestion des risques d'inondation

2. Suites données à l'avis de l'autorité environnementale

Un mémoire en réponse est joint au dossier d'enquête publique.