

Dossier n° : E18000123/67

Département de la Moselle

Projet Citézen relatif à la mise en place de deux lignes de Bus à
Haut Niveau de Service sur le territoire de sept communes de
l'agglomération Thionvilloise

Enquête publique

du 27 août 2018 au 28 septembre 2018 inclus

**Conclusions et Avis du Commissaire Enquêteur
sur la Demande d'Autorisation Environnementale
portant sur
l'opération n°1 du projet Citézen**

SOMMAIRE

1 Présentation de l'enquête publique	p .4
<u>1.1 Identification du pétitionnaire</u>	p .4
<u>1.2 Objet et organisation de l'enquête publique</u>	p .4
1.2.1 Objet	
1.2.2 Organisation de l'enquête publique	
<u>1.3 Cadre juridique</u>	p .5
2 Composition du dossier de demande d'autorisation environnementale	p .8
<u>2.1 Dossier de demande d'autorisation environnementale</u>	p .8
<u>2.2 Etude d'impact</u>	p .9
2.2.1 Résumé non technique	
2.2.2 Etude d'impact et étude d'incidence Natura 2000	
2.2.3 Complément à l'étude d'impact	
2.2.4 Annexes à l'étude d'impact	
<u>2.3 Avis des administrations compétentes</u>	p .10
2.3.1 Avis des services	
2.3.2 Avis de l'Autorité environnementale	
<u>2.4 Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale</u>	p .10
3 Conclusions et avis du commissaire enquêteur sur la demande d'autorisation environnementale	p .11
<u>3.1 Conclusions du commissaire enquêteur</u>	p .11
3.1.1 Organisation et déroulement de l'enquête publique	
3.1.2 Dossier présenté au public	
3.1.3 Observations, propositions et contre-propositions exprimées par le public et les associations	

3.1.4 Position du maître d'ouvrage en réponse

3.1.5 Analyse de l'étude d'impact et examen de l'avis des services

3.1.6 Examen de l'avis de l'Autorité environnementale

3.1.7 Examen du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

3.2 Avis du commissaire enquêteur

p .25

1 Présentation de l'enquête publique

1.1 Identification du pétitionnaire

Le maître d'ouvrage du projet Citézen est le Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville-Fensch (SMITU) – 1A avenue Gabriel Lippmann 57970 Yutz.

Le SMITU, représenté par son Président, a pour mission l'organisation, la gestion et l'amélioration des transports de personnes sur son périmètre avec la mise en place et le suivi du service public. Il concerne 35 communes pour près de 186 000 habitants de l'agglomération de Thionville.

Le SMITU a délégué la gestion des services de transports urbains à la Société Publique Locale Trans Fensch qui exploite le réseau de transports appelé Citéline.

Le SMITU élabore et applique le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en veillant à sa compatibilité avec les autres documents d'urbanisme existants (SCOT, SDAGE, DTA, PIG, OIN...) dans le cadre desquels il s'inscrit.

La maîtrise d'ouvrage du projet Citézen a été déléguée au groupement SODEVAM-TRANSAMO, 14 bis Bd Paixhans 57011 Metz.

1.2 Objet et organisation de l'enquête publique

1.2.1 Objet

Le dossier présenté par le SMITU a pour objet le projet Citézen. Il s'agit de mettre en place deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur le territoire de sept communes de l'agglomération thionvilloise : Basse-Ham, Florange, Hayange, Sérémenge-Erzange, Terville, Thionville et Yutz. Ce projet concerne deux communautés d'agglomérations « Portes de France-Thionville » et « Val de Fensch ».

Le projet Citézen comprend 3 opérations :

- Opération 1 : « infrastructures lignes ».
- Opération 2 : « parking-relais »
- Opération 3 : « nouveau centre de remisage et de maintenance »

L'autorisation environnementale ne porte que sur la première des trois opérations présentées ci-dessus, à savoir : l'opération 1 : « infrastructures lignes ». Cette opération 1 consiste à créer deux lignes de bus représentant au total 32 km avec franchissement de la Moselle, des voies ferrées et du canal des écluses, ce qui implique la construction de deux nouveaux ouvrages d'art et de l'ensemble des stations voyageurs implantées le long des lignes.

En effet, seules les études de cette première opération sont suffisamment avancées pour apporter les éléments techniques nécessaires à son instruction par les pouvoirs publics.

1.2.2 Organisation de l'enquête publique

L'enquête publique est conjointe et commune :

-au dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) qui englobe l'ensemble du projet, à savoir les opérations 1, 2 et 3.

-au dossier de demande d'autorisation environnementale qui ne porte, ainsi qu'indiqué ci-dessus, que sur l'opération 1 du projet.

Les présentes conclusions et avis ne portent elles aussi que sur la demande d'autorisation environnementale relative à l'opération 1 « Infrastructure et lignes ».

1.3 Cadre juridique

Le dossier s'inscrit dans un ensemble de dispositions législatives et réglementaires (voir pièce B, page 14 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) à savoir :

Evaluation environnementale

Les articles L122-1 à 11 du code de l'environnement, ainsi que les articles R122-1 à 3 de ce code définissent les types de projets qui nécessitent la réalisation d'une évaluation environnementale et en décrivent la procédure qui s'y rattache. A ce titre, et en application de l'annexe à l'article R122-2, le projet Citézen dans son ensemble relève de l'examen au cas par cas et fait l'objet d'une évaluation environnementale suite à la décision de l'Autorité environnementale : « ...le projet de transport en commun en site propre Citézen, sur les territoires des communes de Hayange, Sérémange-Erzange, Florange, Terville, Thionville, Yutz et Basse-Ham, est soumis à évaluation environnementale. » (Décision du Préfet de la Région Grand Est en date du 26 septembre 2017 - cf. annexe 1 de l'étude d'impact).

L'évaluation environnementale du projet doit comprendre :

- l'étude d'impact
- l'examen du projet par l'autorité administrative compétente
- une consultation du public
- une ou plusieurs décisions d'autorisation

Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, les opérations 2 et 3 feront l'objet de procédures complémentaires au titre de l'autorisation environnementale lorsque leur localisation et leurs caractéristiques dimensionnelles seront arrêtées et ce, conformément à l'article 122-1-1, III du code de l'environnement.

En revanche, l'étude d'impact qui est associée à la première demande d'autorisation, doit porter sur l'ensemble du projet, opérations 1, 2, 3 même si l'ensemble des composantes du projet ne sont pas toutes assez avancées, comme c'est le cas en l'espèce. En conséquence, l'étude d'impact fera l'objet d'une actualisation lors de l'examen des opérations 2 et 3 relatives aux aménagements des parkings-relais et à la création du centre de remisage et de maintenance, article L122-1-1.

L'évaluation environnementale du projet tient lieu d'étude d'incidence Natura 2000 (R122-5 du code de l'environnement).

Par ailleurs, le projet doit prendre en compte les principes posés par l'article L228-2 du code de l'environnement relatifs aux itinéraires cyclables.

Etude d'impact

L'étude d'impact est commune aux autres procédures que sont :

- la Déclaration d'Utilité Publique (qui fait l'objet de conclusions et avis du commissaire enquêteur dans un document distinct) ainsi que de la future enquête parcellaire
- la déclaration de projet qui doit être prise par la collectivité porteuse du projet en application de l'article L126-1 du code de l'environnement.

Autorisation environnementale unique

Lorsqu'une activité, une installation, un ouvrage ou des travaux risquent de porter atteinte à l'environnement, des autorisations sont nécessaires afin de protéger autant que possible les milieux naturels. Ces autorisations relèvent des différents codes juridiques (environnement, forêt, énergie...) et sont de la compétence de différents services de l'Etat. En revanche, depuis le 1^{er} mars 2017, elles font l'objet d'une autorisation environnementale unique.

L'autorisation environnementale unique inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables au titre des différents codes :

- Code de l'environnement :
 - o Pour les IOTA : L'aménagement d'un ouvrage d'art de franchissement de la Moselle avec la présence de piles de pont dans le lit mineur, ainsi que la gestion des eaux de ruissellement au droit des ouvrages et des portions de voies réaménagées de la première opération, relèvent de la nomenclature « Installations, Ouvrages, Travaux, Aménagements » (IOTA) et nécessitent le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre du I de l'article L181-1
 - o Pour les dispositions relatives à la préservation de la ressource en eau, à la gestion de sa qualité et des rejets qui sont régies par les articles L214-1 et suivants, R214-1 et suivants
 - o Pour les sites classés, les espèces et habitats protégés
 - o Pour les émissions de gaz à effet de serre...
- Code forestier pour l'autorisation de défrichement.
- Code des transports : Le projet doit prendre en compte les dispositions du code des transports en termes d'accessibilité prévues par les articles L1112-1 et suivants, ainsi que les dispositions des articles L1511-1 et suivants relatifs au choix des infrastructures, équipements et matériels de transport.
- Code du patrimoine : Le projet doit prendre en compte les dispositions du code du patrimoine notamment en ce qui concerne l'archéologie préventive. Articles L523-1 et suivants.
Le projet doit également tenir compte de sa situation aux abords des monuments historiques Article L621-30 et suivants.

L'autorisation environnementale unique est articulée avec les procédures d'urbanisme :

- Code de l'urbanisme :
En vue de la DUP il a été vérifié la nécessité d'une mise en compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur. (Article L121-1)
Au titre des autorisations d'urbanisme : (Article R421-20) la création d'ouvrages d'art et de voies nouvelles de franchissement au sein d'un périmètre de protection des monuments historiques est soumise à la demande d'un permis d'aménager.
- Pour mémoire (article R421-19) La création des P+R devra faire également l'objet d'une demande de permis d'aménager. La construction du centre de maintenance devra faire l'objet d'une demande de permis de construire.

2 Composition du dossier de demande d'autorisation environnementale

Pour les raisons indiquées ci-dessus, l'opération 1 du projet est désormais considérée dans son ensemble et sa globalité dans le cadre de l'instruction d'une autorisation environnementale unique et fait l'objet d'une seule enquête publique.

2.1 Dossier de demande d'autorisation environnementale présentée au titre de l'article L181-1 du code de l'environnement

Conformément à l'article R181-13 la demande d'autorisation environnementale comprend les éléments suivants :

- les renseignements administratifs relatifs au demandeur
- la localisation des ouvrages et aménagements
- une description du projet incluant :
 - o la nature du projet et des installations
 - o la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées
 - o les modalités d'exécution et de fonctionnement
 - o la codification de cette opération au titre des rubriques de la nomenclature IOTA,
 - o les moyens de suivi et de surveillance,
 - o les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident
 - o les conditions de remise en état du site après exploitation
- l'étude d'impact
- des éléments graphiques, plans et cartes
- une note de présentation non technique

Le dossier est présenté de la façon suivante :

Préambule : p.5

A : Demande d'autorisation : Descriptif administratif et technique : p.7

- Renseignements généraux : p.8
- Emplacement des ouvrages : p.8
- Présentation des aménagements : p.10
- Nomenclature du projet et enquête publique : p.30
- Note de présentation non technique : p.31

B : Incidence environnementale des aménagements de la 1^{ère} opération : p.32

- Introduction : p.33
- Incidence de l'opération sur la ressource en eau : p.33
- Incidence de l'opération sur l'écoulement et le niveau des eaux : p.33

- Incidence de l'opération sur la qualité des eaux : p.33
- Incidence de l'opération sur les milieux aquatiques : p.33
- La compatibilité de l'opération avec le SDAGE et le SAGE, le PPRI et PRGI : p.33
- La contribution de l'opération à la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux : p.33
- L'évaluation des incidences Natura 2000 : p.33

C : Raison des choix : p.34

Il est indiqué dans ce dossier de demande d'autorisation environnementale, la raison des choix propres à la problématique relative aux Installations, ouvrages, travaux et aménagements (IOTA). Les raisons du choix du projet dans son ensemble sont présentées dans l'étude d'impact au chapitre 7.

2.2 Etude d'impact

L'étude d'impact fait suite à la décision de l'autorité environnementale du 26 septembre 2017 prise au titre de la demande d'examen au cas par cas et citée ci-dessus au point 1.3. Elle porte sur l'ensemble du projet. Conformément aux dispositions réglementaires, elle est ainsi engagée et associée à la première demande d'autorisation même si l'ensemble des composantes du projet ne sont pas toutes assez avancées. Les impacts qui n'ont pas pu être évalués pour la première demande le seront au plus tard lors de la dernière autorisation, l'étude d'impact sera alors actualisée, complétée dans les conditions prévues par l'article L122-1-1.

2.2.1 Résumé non technique *cf. pièce H du dossier d'enquête préalable à la DUP et présentée dans un document spécifique.*

- Préambule : p.147
- Contexte général du projet : p.149
- Tracé et aménagements retenus : p.149
- Synthèse de l'état initial et des enjeux : p.156
- Synthèse des effets et des mesures prises en faveur de l'environnement : p. 158

2.2.2 Etude d'impact *(document spécifique, visé en pièce I de la DUP.)*

- Préambule : p.6
- Description du projet : p.10
- Description de l'état initial de l'environnement et de son évolution : p.139
- Description des incidences notables du projet sur l'environnement : p.340
- Vulnérabilité du projet vis-à-vis des risques naturels ou technologiques : p.495
- Analyse de la compatibilité du projet avec les plans, programmes et documents d'urbanisme en vigueur : p.495
- Description des solutions de substitution raisonnables examinées et indication des principales raisons du choix : p.512
- Mesures envisagées pour éviter, réduire et/ou compenser les effets négatifs prévus du projet : p.587
- Description des méthodes : p.605

L'étude d'impact comprend en ses pages 191 ; 377 à 388, **l'étude d'incidence Natura 2000**

2.2.3 Complément à l'étude d'impact : Document distinct regroupant les informations complémentaires à l'étude d'impact demandées par le Service Aménagement Biodiversité Eau Police de l'Eau de la DDT le 3 avril 2018 et présentés en mai 2018 dans une note complémentaire.

2.2.4 Annexes 1 à 11 à l'étude d'impact

1. Décision de l'autorité environnementale
2. Données sur la qualité des rivières
3. Atlas cartographique de l'étude d'impact
4. Etude BURGEAP site de remisage et de maintenance
5. Etude de modélisation hydraulique HYDRATEC
6. Etude de faisabilité du projet de BHNS INGEROP
7. Note de dérogation à l'attention des VNF pour l'ouvrage d'art Moselle
8. Cahier des clauses environnementales de chantier
9. Comptages routiers
10. Etude faune flore Biotope
11. Approche Carbone du Projet

2.3 Avis des administrations compétentes

2.3.1 Avis des services

- Direction Régionale des Affaires Culturelles du Grand Est
- Agence Régionale de Santé – Délégation Territoriale de Moselle
- Direction Départementale des Territoires – Unité Nature Prévention des Nuisances
- Commission Locale de l'Eau du SAGE Bassin Ferrifère

2.3.2 Avis de l'Autorité environnementale. Produit le 18 juillet 2018. (*Pièce M de la demande de DUP*)

2.4 Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale.

Ce mémoire a été établi le 2 août 2018 par le groupement de maîtrise d'œuvre Mostra et communiqué immédiatement par le pétitionnaire.

3 Conclusions et avis du commissaire enquêteur sur la demande d'autorisation environnementale

En encadré, les commentaires et conclusions du commissaire enquêteur

3.1 Conclusions

3.1.1 Organisation et déroulement de l'enquête

Par décision du 24 juillet 2018 n° E18000123/67 le Tribunal Administratif de Strasbourg a désigné M. François Kiffer en qualité de commissaire enquêteur.

Prescrite par Arrêté Préfectoral 2018-DCAT-BEPE-173 du 31 juillet 2018, l'enquête publique s'est déroulée du 27 août au 28 septembre 2018 inclus, dans le respect des textes en vigueur.

Observations issues de la contribution du public

Concernant le déroulement de l'enquête, un contributeur a exprimé des doléances sur les points suivants :

- Sur le site électronique, mis en place à la demande de la préfecture, le dossier n'a été accessible que vers 10h le premier jour de l'enquête publique et non à 0h.
- La publicité n'était pas suffisamment visible sur la voie publique.

Position du maître d'ouvrage

Avis, publicité et accessibilité des documents

- Un problème a en effet eu lieu concernant l'accessibilité au dossier sur le registre numérique mis en place par la Préfecture. Ce problème a été résolu le 27 août à 10h00. Les pièces du dossier n'étaient pas visibles mais les avis pouvaient être envoyés (cf avis envoyé le 27 août à 00h21). Le dossier numérique était téléchargeable sur le site du SMiTU à partir de 00h00 et consultable à l'ouverture au public dans les 7 mairies traversées par le projet.
- Concernant la publicité, les 4 annonces légales ont été publiées dans le Républicain Lorrain et les Affiches d'Alsace et de Lorraine. Un article de fond sur l'enquête publique du projet (cf article du 13 août) * a été réalisé par le Républicain Lorrain. L'enquête était également relayée sur les différents sites internet des communes et des communautés d'agglomérations.
- En accord avec le commissaire enquêteur, 150 affiches A2 ont été installées dans les abris de bus le long du parcours.

(*Cf.annexe n°6 du rapport)

Commentaire du commissaire enquêteur :

Ainsi que rappelé ci-dessus, un seul incident mérite d'être signalé : la consultation du dossier numérique sur le site Internet ouvert par Publilégal à la demande de la Préfecture n'a été possible que dans la matinée du 27 août, premier jour de l'enquête. Cet incident qui est regrettable a été corrigé dès 10 heures du matin, soit une heure après l'ouverture de la première permanence. En conséquence, il n'a pas été de nature à compromettre l'enquête publique. En outre, il convient de rappeler que le dossier était accessible sur le site du SMiTU et ce, dès 00h00, le premier jour de l'enquête, ainsi que dans chaque mairie dès l'heure de leur ouverture.

Pour le reste, l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'Arrêté Préfectoral qui en fixait les modalités.

L'affichage a été vérifié à deux reprises par le commissaire enquêteur ; il a été réalisé dans les délais prescrits et maintenu en place dans des conditions satisfaisantes, notamment dans la totalité des abris-bus situés le long ou à proximité du futur parcours Citézen. Au total, plus de 150 affiches ont été apposées de manière visible sur la voie publique.

3.1.2 Dossier présenté au public

La procédure applicable à ce type de dossier doit respecter les dispositions du code de l'environnement et notamment :

- L214-1 et suivants relatifs aux Installations, ouvrages, travaux, activités (IOTA) (Les ouvrages d'art de franchissement de la Moselle, la gestion des eaux de ruissellement sur le tracé, relèvent de la nomenclature IOTA au titre du I de l'article L181-1 du code de l'environnement).
- L122-1, R122-1 et suivants relatifs à l'évaluation environnementale
- L123-1 à 19 et R123-1 à 22 relatifs aux enquêtes publiques concernant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Observations issues de la contribution publique

Le public a exprimé des doléances à propos de la présentation du dossier qui est considéré comme complexe ou erroné : identification difficile du tracé de Citézen, imprécision de certaines informations (terminus à Yutz ou à Basse-Ham, passage rue de Castelneau).

Position du maître d'ouvrage

Le tracé du projet Citézen a été présenté dans le dossier à plusieurs échelles. Le dossier, à savoir la Pièce E « Plan général des travaux » du dossier de DUP, présentait le projet sous la forme de planches A3 à l'échelle 1/1000 en détail sur des vues aériennes. Dans cette pièce, il est possible de voir la superposition des tracés avec les rues et routes empruntées. La pièce D est pour sa part destinée à situer le projet dans son environnement général et dans son ensemble. La plaquette d'information de 8 pages ne peut et n'avait pas vocation à se substituer aux éléments de détail figurant dans le dossier.

Le dossier ne comporte pas d'incertitudes et n'est pas erroné. Il présente juste les options envisagées au moment du dépôt officiel du dossier (février 2018), le SMiTU était encore en attente de certains résultats d'études pour finaliser son choix.

Le dossier a été soumis aux services de l'Etat préalablement à l'enquête publique et le SMiTU a tenu compte des avis des services dont celui de l'ARS (Agence Régionale de la Santé). Comme présenté dans le mémoire en réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), le SMiTU a donc renoncé fin juillet 2018 à la réalisation du parking relais sur le ban communal de Yutz

pour suivre les recommandations de la MRAe et de l'ARS. Ce mémoire en réponse a été joint au dossier d'enquête publique et mis à disposition du public. Le SMiTU souhaite souligner que le choix final du tracé ne remet nullement en cause l'enveloppe financière présentée. Le dossier mis en enquête publique est le dossier qui a été soumis aux Services de l'Etat et transmis à la MRAe. Les réponses aux services de l'Etat et à la MRAe ont fait l'objet de mémoires qui se sont ajoutés au dossier initial. La plaquette d'information ayant été réalisée à l'issue de la procédure de consultation des Services de l'Etat et de la MRAe, elle ne présente plus les options qui ont finalement été abandonnées par le SMiTU entre le mois de février et la fin du mois de juillet.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le dossier présenté à l'appui de la demande d'autorisation environnementale du projet CITEZEN comprend l'ensemble des pièces et documents prévus par le code de l'environnement (Article R123-8).

Cependant, le nombre de pages (plus de 2000 pages, dont 600 pages en format A3 pour la seule étude d'impact) et la complexité du dossier le rendent parfois difficilement lisible et compréhensible pour le public et ce, aussi bien en format papier que sous forme numérique.

3.1.3 Observations, propositions et contre-propositions exprimées par le public et les associations.

Les questionnements évoqués par le public lors de l'enquête ont porté sur les thèmes suivants :

- Choix du matériel roulant du BHNS
- Nuisances liées à la réalisation des travaux
- Environnement, faune, flore, architecture, paysages, qualité de vie

Ces thèmes ont été détaillés notamment dans le rapport du commissaire enquêteur ainsi que dans le procès-verbal de synthèse :

Observations issues de la contribution du public

Choix du matériel roulant

Plusieurs participants se sont inquiétés de la nature de l'énergie utilisée pour la motorisation des véhicules Citézen (électrique avec une alimentation par trolley ou par batteries, hydrogène, gaz, diesel...) Ils soulignent que le choix du mode d'énergie ne sera pas neutre, ni en matière de nuisance sonore et de pollution atmosphérique, ni en matière de coût.

Le souhait de pouvoir charger un vélo non pliant dans les véhicules du BHNS a été exprimé. Cela est pratiqué à l'étranger et même en France afin d'encourager la complémentarité entre les transports publics et les différents modes doux de déplacement.

Nuisances liées à la réalisation des travaux

Une participante s'inquiète de la durée des travaux qui vont engendrer poussières, bruits, difficultés de circulation.

Une association d'usagers note que les mesures de réductions proposées, en termes de difficultés de circulation, paraissent incomplètes voire erronées, par exemple place du Luxembourg.

Un autre usager rappelle que des mesures complémentaires devront être prises au bénéfice de la circulation des cyclistes durant cette période.

Environnement, faune, flore, architecture, paysages, qualité de vie

L'association d'usagers s'inquiète de la nécessité de supprimer des arbres pour créer des voies d'approche et plus généralement, elle fait le constat que des surfaces d'espace public vont disparaître, ce qui est en contradiction avec la volonté affichée de créer des espaces végétalisés.

Un autre contributeur émet des doutes sur la pertinence du projet en termes d'amélioration du cadre de vie pour les habitants, les commerçants, les automobilistes...

Lors d'une permanence du commissaire enquêteur, une participante a exprimé oralement son désaccord à propos du fonctionnement électrique du bus s'il est alimenté par des batteries et ce, en raison de la difficulté de leur recyclage.

3.1.4 Position du maître d'ouvrage mémoire en réponse)

Choix du matériel roulant

L'article 37 de la loi sur la transition énergétique impose aux autorités organisatrices (AO) de renouveler leur flotte avec des « bus propres ». Le matériel roulant du projet Citézen sera donc en conformité avec ce décret.

Le choix n'a pas encore été réalisé. Le retour d'expérience d'autres réseaux de transport en commun nous permettra de prendre les bonnes décisions concernant la motorisation (électrique par batterie, GNV, pile Hydrogène etc...).

Le SMiTU étudiera le souhait de pouvoir charger un vélo non pliant dans les véhicules.

Nuisances liées à la réalisation des travaux

Le SMiTU s'engage à s'assurer que les entreprises de travaux feront le moins de gêne possible. Dès l'Appel d'Offre, un Cahier des Clauses Environnementales de Chantier (C.C.E.C.) fera partie des pièces contractuelles du dossier.

Ce C.C.E.C. a pour objectif de déterminer les méthodes générales d'intervention qui permettront de perturber le moins possible l'environnement tout en assurant le mieux possible le maintien du fonctionnement de toutes les activités urbaines et de considérer les activités urbaines dans un sens élargi :

- les circulations diverses (VL, PL, TC, sécurité et secours, cycles, piétons, etc.) sur les voies empruntées et environnantes. Une attention particulière sera apportée aux circulations des modes doux.
- l'usage régulier de l'espace public et de son accès (chaussées, trottoirs, places, rivières, sous-sols, etc.) par les riverains de toutes natures (services publics, habitations, commerces, établissements d'enseignement, édifices culturels, hôpitaux, garages, etc.),
- l'occupation occasionnelle de l'espace public par des manifestations diverses (marchés, foires, quinzaines commerciales, festivités, manifestations sportives, religieuses, culturelles, folkloriques, politiques, etc.),
- les installations, fixes ou foraines, souterraines ou aériennes, assurant un service, public ou privé, de communication, d'alimentation ou d'évacuation, de signalisation, d'éclairage, etc.

Un Comité de Coordination des Chantiers sera constitué afin de s'assurer de la stricte observance des recommandations et prescriptions du présent C.C.E.C. Dans l'enceinte des chantiers, le niveau du bruit est limité à 85 db pour la protection du personnel.

Cette limite peut encore être réduite dans le voisinage d'établissements sensibles (hôpital, crèche,

salle de concert, etc.) ou en centre-ville.

En particulier, la notion de « somme des nuisances » est examinée pour tous les chantiers d'un même secteur. Il peut alors être imposé des horaires alternés pour certaines activités, même aux heures ouvrées.

L'entrepreneur mettra en œuvre tous les moyens appropriés à sa convenance pour la protection des chaussées utilisées par ses engins. La tenue des chaussées (mesures contre les nids de poule, poussières, boue) utilisées pour le chantier sera comprise dans les prix de son Marché.

Dès que possible et toutes les fois que les activités le permettent, les emprises sont réduites et le couloir de service est restitué à la circulation. Des passerelles et ponts routiers pourront être mis en place pour permettre les traversées du chantier au droit de certaines intersections et pour les accès de certains riverains. Pendant les terrassements et en période sèche, les terres sont arrosées pour éviter l'empoussièrisme excessif.

Le projet ne nécessite pas de réduction de l'espace public sur la Place du Luxembourg.

Environnement, faune, flore, architecture, paysages, qualité de vie

Le projet améliorera le cadre de vie des habitants.

Ainsi le report modal pour les déplacements urbains vers les 2 lignes du projet Citézen permettra :

- Une réduction du trafic en 2029 sur la majorité des voies s'échelonnant entre 1 et 20 % par rapport à la situation actuelle, en l'absence du projet, l'augmentation du trafic est généralisée à tous les axes et se situe entre 3 et 30 % ;
- D'améliorer la qualité de l'air par exemple :
 - au droit de l'établissement Notre Dame de la Providence,
 - au niveau de la cité scolaire Charlemagne.

Le projet permettra de compléter le maillage des itinéraires cyclables avec :

- Le nouveau franchissement de la Moselle,
- Une circulation des vélos sur l'avenue Clémenceau et le boulevard Foch à Thionville.

La modernisation des équipements et des aménagements comme le traitement paysager du projet permettra d'embellir le cadre de vie des habitants. Une des lignes directrices du projet est de faire des arbres une priorité en les maintenant, en remplaçant ceux qui devront être abattus et en renforçant leur présence où cela est opportun. Le projet prévoit une végétalisation forte des pôles d'échange comme celui d'Hayange et de Basse-Ham.

Dans le cadre des aménagements paysagers, le projet propose par exemple sur les espaces à végétaliser :

- La mise en place de prairies fleuries avec un mélange de plantes vivaces et d'annuelles à Florange et Terville,
- La plantation d'arbres (Aulne de Spaeth, Pin sylvestre et Savonnier) sur les terre-pleins centraux sur la route d'Arlon et le long de la route d'Esch-sur-Alzette,
- Un traitement des chaussées d'Afrique et d'Asie avec un double alignement d'érables argentés et de métasequoias.

3.1.5 Analyse de l'étude d'impact et examen de l'avis des services

En encadré, les commentaires et conclusions du commissaire enquêteur portent sur l'étude d'impact, l'avis des services, les observations du public et prennent en compte le mémoire en réponse du pétitionnaire.

L'examen particulier de l'avis de l'Autorité environnementale et la réponse apportée par le pétitionnaire à cet avis font l'objet des paragraphes 3.1.6 et 3.1.7

L'autorisation environnementale unique inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables et relevant des différents codes. Ainsi, par l'évaluation environnementale, sont examinés les impacts du projet sur les thématiques suivantes :

La ressource en eau

Le territoire dispose d'une ressource en eau suffisante. L'étude d'impact indique que le projet Citézen n'aura pas d'incidence quantitative perceptible sur la ressource en eau souterraine et en eau superficielle. Il n'est donc pas envisagé de mesure d'évitement ou de réduction de l'impact du projet.

Commentaire du commissaire enquêteur :

L'opération 1 est sans incidence sur la ressource en eau.

La qualité de l'eau :

Selon l'étude d'impact, seuls les aménagements des parkings-relais et du site de maintenance peuvent avoir une incidence sur la qualité des eaux superficielles et souterraines.

Celle-ci devra faire l'objet de mesures appropriées au cours des opérations 2 et 3 qui ne font pas l'objet du présent rapport.

Impact sur les eaux superficielles :

Le rejet des eaux de ruissellement induit par l'opération 1 du projet ne conduira pas, en fonctionnement normal, à une détérioration de la qualité des eaux superficielles.

Des mesures d'évitement ou de réduction sont prévues en phase chantier : en cas de nécessité il sera procédé à une décantation des eaux de ruissellement ou de fond de fouille avant rejet dans les eaux superficielles.

Des mesures d'évitement ou de réduction sont également prévues en phase d'existence du projet, en cas d'accident : mise en place d'un réseau d'assainissement complet de la voie de transport en commun en site propre (TCSP), bassin de rétention collecteur d'eau pluviale. Les eaux pluviales feront l'objet d'un prétraitement pour limiter leur teneur en hydrocarbures avant d'être rejetées.

Impact sur les eaux souterraines :

La qualité de l'eau souterraine est bonne et fait l'objet de surveillance.

L'exploitation des deux ouvrages d'art n'aura pas d'incidence sur les eaux souterraines.

L'exploitation des lignes n'aura qu'une incidence négligeable.

Mesures d'évitement : l'absence d'infiltration des eaux de ruissellement dans les zones couvertes par un périmètre de protection captage AEP aboutissent à un impact résiduel considéré comme faible.

En cas de pollution accidentelle, les pollutions rejoindront le réseau d'assainissement présent en bordure de chaussée.

Commentaire du commissaire enquêteur :

L'opération 1 est considérée comme étant sans incidence sur la qualité des eaux et son impact sur les eaux superficielles et souterraines fait l'objet de mesures d'évitement appropriées.

L'opération 1 a fait l'objet d'avis favorables :

Le Bureau de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du (SAGE) Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Ferrifère, a donné un avis favorable concernant en particulier l'opération n°1 du projet.

L'Agence Régionale de Santé (ARS) émet également un avis favorable sans réserve en ce qui concerne l'opération 1 « Infrastructures lignes »

Inondation, écoulement et niveau des eaux

Le dossier démontre que l'effet de l'implantation des ouvrages d'art est considéré comme négligeable sur les écoulements de la Moselle en crue centennale (hausse du niveau limitée à 1 cm). L'étude de modélisation hydraulique (annexe 5 de l'étude d'impact Hydratec) conclut à une incidence insignifiante sur le régime hydrique de la Moselle.

Mesures d'évitement mises en place pour toute nouvelle imperméabilisation : ouvrages de rétention des eaux pluviales (canalisations surdimensionnées, noues ou bassins).

Commentaire du commissaire enquêteur :

L'opération 1 n'aggrave pas significativement le risque inondation.

Milieux naturels, faune, flore

L'étude d'impact indique que les milieux naturels présents dans l'environnement du projet sont rares et ne présentent pas une sensibilité particulière, à l'exception d'un secteur de zone humide résiduelle (saulaie au droit du projet d'ouvrage d'art de franchissement des voies SNCF)

- saulaie : L'incidence du projet est réduite et ne concerne qu'une surface de 950 m2 sur les 1.5 ha dont seuls 50 m2 seront définitivement impactés, le reste pouvant être re-végétalisé à l'issue du chantier.
- diversité de la flore : Pas de degré de richesse particulière. Le projet est sans incidence. Aucune mesure de réduction envisagée.
- diversité de la faune : pas de richesse particulière à l'exception des chiroptères et lézards des murailles présents sur certains secteurs. L'incidence est considérée comme étant faible à moyenne.
- fonctionnement écologique : les noyaux de biodiversité ou corridors écologiques sur le tracé sont limités et de qualité moyenne. Absence d'incidence du projet. Aucune mesure de réduction n'est à envisager.
- seuls les risques de pollution accidentelle pourraient avoir une incidence sur la diversité de la flore et de la faune.

Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues en phase chantier :

- mise en défens des zones écologiquement sensibles.
- réduire au maximum l'emprise chantier et définir la localisation des installations de chantier en tenant compte des habitats et espèces à enjeux.
- mise en place d'une mission de coordination environnementale du chantier.
- élimination des espèces végétales invasives identifiées en phase d'aménagement.
- garantir l'absence de pollution accidentelle, mise en place d'un réseau de récupération des eaux de ruissellement et mise en place d'un bassin de rétention pour les eaux pluviales et effluents.
- limiter l'éclairage de nuit du chantier.
- précaution lors de l'abattage des arbres de la saulaie.

Des mesures d'évitement ou de réduction sont également prévues en phase d'existence du projet :

- favoriser le choix d'espèces indigènes dans les aménagements paysagers.
- mettre en place des aménagements favorables au lézard des murailles. Suivi écologique du lézard des murailles après travaux. Mettre en place un ouvrage d'art en matériaux rugueux favorable à l'implantation des chiroptères. Gestion et suivi écologique de la saulaie riveraine défrichée (au bénéfice d'une végétalisation hygrophile et de l'implantation de chiroptères).
- minimiser / réduire l'éclairage de nuit.

Impacts résiduels : l'étude conclut que l'impact résiduel du projet (opération n°1) peut être considéré comme négligeable au regard de la représentativité des populations et des habitats d'espèces de la zone d'emprise du projet.

Concernant la biodiversité et la dérogation espèces protégées, la DDT, Unité Nature Prévention des Nuisances, confirme que le projet ne nécessite pas de dérogation espèces protégées.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Aucune espèce protégée n'est menacée par le projet, une attention particulière doit cependant être portée aux lézards des murailles et à l'installation ou la présence éventuelle de chiroptères dans la saulaie rive droite du canal, notamment durant la réalisation des travaux.

Compatibilité SDAGE, SAGE, PPRI, PRGI

La compatibilité de la 1ère opération du projet avec le SDAGE, SAGE, PPRI et PRGI est présentée dans l'étude d'impact qui conclut que :

- dans la mesure où le projet respecte la réglementation en vigueur, il apparaît compatible avec le SDAGE
- en matière de gestion des eaux pluviales, en prenant en compte les enjeux de protection de la ressource en eau, le projet est compatible avec les orientations du SAGE. Au titre de schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin ferrifère, la commission locale de l'eau a donné un avis favorable au projet.
- les dispositions prises pour la gestion des eaux de ruissellement sont conformes au PRGI à savoir : mise en place d'ouvrage de rétention pour le stockage des eaux de ruissellement et pas d'infiltration des eaux pluviales dans les zones ouvertes par des périmètres de protection de captage pour l'alimentation en eau potable

- le projet n'entraînant pas d'aggravation des effets d'inondation centennale, le projet est compatible avec le PPRI Thionville. Le PPRI de Basse-Ham est en cours de révision. (Pour
- l'opération 2, dans l'hypothèse d'un P+R à Basse-Ham, l'absence de remblaiement permettrait de ne pas conduire à une aggravation des effets de l'inondation sur les zones urbanisées de la commune.)

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le projet apparaît compatible avec les SDAGE, SAGE, PPRI, PRGRI

Contribution avec les objectifs visés à l'article L211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D211-10 du code de l'environnement

Le rejet des eaux de ruissellement ne dégradera pas la qualité des eaux de la Fensch, Moselle et du Veymerange.

Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 de la 1ère opération du projet Citézen, présentée dans l'étude d'impact (chapitre 4.4.6 impact sur les milieux naturels, la faune, la flore) conclut à l'absence d'incidence sur ce type de site.

La Direction Départementale des Territoires, unité nature prévention des nuisances, valide ces conclusions.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le projet n'a aucune incidence sur les sites Natura 2000

En outre, ont également été étudiées les incidences du projet au regard des thématiques suivantes :

Défrichement, milieux forestiers

La Direction Départementale des Territoires, Unité Nature Prévention des Nuisances, indique que le dossier ne nécessite aucune autorisation de défrichement au titre des milieux forestiers.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le projet n'a aucun impact sur les milieux forestiers

Arbres

La Direction Départementale des Territoires souligne qu'il « semble que de nombreux arbres risquent d'être éliminés sur l'ensemble des parcours en ville ». Elle rappelle qu'il convient de s'assurer du respect de l'article L350-3 du code de l'environnement.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le dossier ne donnait pas de précisions ni sur le nombre d'arbres éliminés ou plantés, ni en général sur l'impact du projet à propos des allées et alignements d'arbres. Le détail des mesures compensatoires éventuellement nécessaires n'était pas donné.

Il convient de noter que ces éléments ont été mieux détaillés par le pétitionnaire dans le mémoire qu'il a produit en réponse aux observations exprimées lors de l'enquête publique.

En outre par l'étude d'impact sont également étudiées les incidences du projet sur :

La qualité des sols

Par l'étude d'impact il est estimé que les projets P+R et centre de remisage (opérations n°2 et 3) peuvent avoir une incidence positive sur la qualité des sols en raison des dépollutions prévues.

Commentaire du commissaire enquêteur :

L'opération 1 est quant à elle, sans incidence sur la qualité des sols

Le réseau cyclable, les pôles d'intermodalité, les échanges entre les deux rives de la Moselle, la circulation routière.

Dans la situation actuelle, plusieurs insuffisances ou difficultés sont identifiées :

- le réseau cyclable existant présente de nombreuses interruptions et des situations non sécurisées.
- peu de pôles d'intermodalité sont disponibles.
- le franchissement de la Moselle et des voies ferrées, l'accès à l'île de la gare, présentent des engorgements importants.
- l'accès aux zones commerciales et à l'A31 présentent également des situations d'engorgement.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Mesures de réduction : aucune mesures n'est à prévoir ; le projet ayant pour objet de contribuer à améliorer les situations évoquées dans cette rubrique.

En outre, prenant en compte les propositions exprimées lors de l'enquête publique, le pétitionnaire va étudier la possibilité de charger les vélos dans les bus de Citézen afin de développer l'intermodalité avec ce type de transport doux. Le pétitionnaire souligne notamment l'amélioration du maillage des itinéraires cyclables avec le nouveau franchissement de la Moselle, la circulation des vélos avenue Clémenceau et le boulevard Foch.

L'empreinte carbone et la pollution sonore :

- concernant le contexte sonore, l'étude d'impact établit que les écarts absolus d'impact entre le projet et l'augmentation normale du trafic routier prévu restent inférieurs à 1 dB(A) dans les secteurs les plus impactés.
- concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact estime que la réduction possible des émissions produites par les voitures individuelles en raison du projet Citézen, ajoutée à l'amélioration du parc automobile, laissent présager une amélioration de la qualité de l'air.
- par ailleurs, l'étude d'impact et son annexe 11 « approche carbone du projet » soulignent la compensation très rapide des émissions induites par le chantier.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le gain de fréquentation global des transports en commun évalué à 46% grâce au projet, doit permettre, sinon de réduire la circulation automobile, au moins d'en maîtriser l'augmentation. Outre la question de la rue Paul Albert, des effets négatifs sont néanmoins envisagés Chaussées d'Afrique et Chaussées d'Asie où le trafic VL se trouve reporté sur les voies les plus proches des habitations. Il est indiqué dans l'étude d'impact que cet effet serait compensé par la baisse du trafic VL dans ce secteur du fait du report d'une partie du trafic vers le BHNS.

En revanche, l'impact direct du fonctionnement du BHNS lui-même en termes de pollution atmosphérique et de nuisances sonores n'a pas pu être identifié à ce jour puisque le pétitionnaire a indiqué au commissaire enquêteur que le choix du type de motorisation du matériel roulant n'est pas encore arrêté. On peut penser que les usagers seront attentifs au choix qui sera retenu en raison du caractère symbolique du type de motorisation adopté. Une information complète du public à ce propos sera nécessaire dès que possible.

Le pétitionnaire, en réponse à l'enquête publique, indique cependant :

- en respect de la loi sur la transition énergétique, le matériel roulant de Citézen sera de toute façon constitué de « bus propres ».
- Citézen permettra une réduction du trafic sur la majorité des voies entre 1 et 20% alors qu'en l'absence de projet l'augmentation se situerait entre 3 et 30 %
- pour ces raisons Citézen contribue à l'amélioration de la qualité de l'air.

La pollution lumineuse

Commentaire du commissaire enquêteur :

Il ressort de l'étude d'impact que le projet n'a qu'une incidence négligeable sur la pollution lumineuse puisque en dehors des ouvrages d'art, le réseau Citézen utilise les voies de circulation existantes qui font déjà l'objet d'un éclairage public.

Le patrimoine archéologique

Il est apparu que les travaux d'aménagement des ouvrages d'art pourraient avoir des incidences sur le patrimoine archéologique existant. Pour cette raison le projet CITEZEN doit faire l'objet d'une consultation de la DRAC.

La Direction Régionale des Affaires Culturelles, par délégation du Préfet de Région, a été prescrit par arrêté en date du 13 mars 2018, un diagnostic d'archéologie préventive portant sur une partie du parcours de Yutz au lieu-dit « Auf dem Esch » ainsi qu'à Thionville rue du chemin de fer, rue des abattoirs et à proximité de celle-ci, square du 11 novembre, parc Napoléon 1^{er} et avenue Lippmann.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Ces contraintes qui constituent un préalable à la réalisation du projet seront prises en compte, cependant le diagnostic n'ayant pas été réalisé à la date de l'enquête publique, il n'est pas possible au commissaire enquêteur de se prononcer à propos des conséquences de cette question sur la réalisation du projet.

Le patrimoine architectural

Les nouveaux ouvrages et aménagement pourraient engendrer une mauvaise insertion dans le paysage existant en particulier pour les sites à préserver. Pour cette raison, il a été décidé de consulter l'**Architecte des Bâtiments de France** et de suivre ses préconisations en fonction de leur faisabilité.

Une attention particulière doit être portée sur la cohabitation entre l'ouvrage d'art de franchissement du canal de l'écluse et le pont-écluse sud (monument historique) en raison de la co-visibilité entre celui-ci et le nouvel ouvrage.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le projet doit prendre en compte ces préconisations. A ce propos le mémoire produit en réponse à l'avis de l'Ae présente des vues complémentaires sur les ouvrages d'art projetés permettant d'apprécier l'importance de l'impact.

En dehors de l'impact visuel et paysager, une construction se trouverait directement affectée. Il s'agit du bastion situé sur la rive gauche de la Moselle qui devrait être partiellement déconstruit durant la phase d'aménagement de l'ouvrage de franchissement de la Moselle. Ceci est nécessaire pour

permettre la mise en place des culées et des piles de l'ouvrage. La reconstruction du monument interviendrait ensuite.

Commentaire du commissaire enquêteur :

Il est souligné que cette incidence forte ne sera que temporaire puisque la reconstruction du bastion à l'identique est prévue après achèvement de la phase de travaux.

La gestion des déchets

Les filières et systèmes de collecte, transport et tri ou traitement des déchets existent. Aucune mesure de réduction n'est à envisager.

La dynamique agricole, les activités économiques

Commentaire du commissaire enquêteur :

Le projet, qui est essentiellement réalisé en milieu urbain ou sur des friches industrielles, ne porte pas atteinte à l'activité agricole et il ne compromet directement aucune activité économique.

Conclusion du commissaire enquêteur :

L'opération qui est réalisée presque totalement en milieu urbain est globalement sans incidence sur les milieux naturels. Des mesures devront être prises essentiellement pendant la phase chantier. A ce propos l'étude d'impact prévoit parmi les mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC), les dispositions spécifiques visant à la réduction des impacts en phase travaux. Celles-ci doivent être prises pour la protection des milieux naturels faune, flore, pour les eaux, pour le bruit, pour la circulation. Le complément à l'étude d'impact examine notamment les conséquences de la phase travaux sur la pêche et prévoit des mesures ERC spécifiques à respecter durant cette phase travaux.

De plus, par son mémoire en réponse aux observations recueillies lors de l'enquête publique, le SMITU rappelle qu'il sera prévu un Cahier des Clauses Environnementales de Chantier (C.C.E.C.) et qu'un Comité de Coordination des Chantiers sera constitué afin de s'assurer de la stricte observance des recommandations et prescriptions de ce C.C.E.C.

3.1.6 Examen de l'avis de l'Autorité Environnementale (Ae)

L'Autorité environnementale (Ae) indique que l'étude d'impact est complète.

L'autorité environnementale considère 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

Pour les déplacements, la pollution de l'air et le bruit, l'Ae considère que le projet est vertueux. Seule la rue Paul Albert verrait son trafic augmenter de 10 à 15% à l'horizon 2029. Le niveau de saturation actuelle n'étant pas donné, l'Ae a demandé de compléter les données pour évaluer les conséquences de cette option sur les riverains.

Pour le paysage, l'Ae recommande d'approfondir l'évaluation de l'impact sur les paysages par des vues schématiques ou des photomontages. D'inventorier les points de vue desquels les ouvrages seront visibles en particulier en cas de co-visibilité avec les monuments historiques et de préciser les mesures d'intégration paysagère des ouvrages.

Pour les milieux naturels. L'Ae prend acte de l'absence d'impact sur les sites Natura 2000 et fait le constat que les prospections réalisées n'ont pas permis d'établir la présence de gîtes à chiroptères dans la saulaie, que néanmoins des mesures de protection sont prévues lors de l'abattage des arbres. Concernant les arbres présents le long des tracés, l'Ae fait remarquer que l'étude d'impact aurait pu être plus précise concernant les coupes d'arbres.

Pour le risque d'inondation. L'Ae note que l'ouvrage d'art Moselle, bien que susceptible de gêner l'écoulement des crues, ne provoquerait en fait qu'une hausse du niveau de l'eau considérée comme négligeable.

Pour le patrimoine archéologique, les ouvrages d'art et une partie du tracé sont situés dans des zones archéologiques d'intérêt moyen à fort. Un diagnostic d'archéologie préventive a été prescrit.

Pour la protection de la ressource en eau. L'Ae recommande de rechercher un autre site pour l'implantation du P+R de Yutz ou de proposer des mesures permettant de garantir l'absence d'impact. L'Ae rappelle qu'elle devra être ressaisie pour avis dans le cadre des procédures d'autorisation relatives aux P+R et site de maintenance. (Ce point concerne les opérations 2 et 3 qui ne font partie du présent rapport).

3.1.7 Examen du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale

Concernant le trafic rue Paul Albert

Le pétitionnaire commente la carte présentant le niveau de trafic dans cette voie ; le trafic est aujourd'hui de 18 600 véhicules / jour en aval du rond-point dit du Géric et de 12 800 véhicules / jour en aval de la rue de la Marne. L'évolution prévisible, après mise en service du BHNS, est de 24 500 et de 17 900 véhicules / jour dans les mêmes lieux.

Concernant l'évaluation des conséquences sur l'air, il est indiqué que la valeur limite de concentration prévisionnelle en dioxyde d'azote resterait respectée.

Concernant l'impact sur les paysages

Le pétitionnaire présente des vues complémentaires sur les ouvrages d'art projetés.

Concernant les arbres et la végétalisation des tracés

Dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire précise qu'il : « *souhaite valoriser le patrimoine arboré le long du tracé des futures lignes de bus.* » Il fait le constat que ce patrimoine arboré «... *est de plus ou moins bonne qualité et à certains endroits il est nécessaire d'en créer un de toute pièce. Chaque ligne de bus aura sa propre identité végétale... La volonté du projet est de créer à la fois un ensemble paysager cohérent tout en soulignant le caractère particulier de certains lieux. Plusieurs lignes directrices caractériseront l'ensemble des lignes du projet Citézen :*

- les arbres seront une priorité (exception faite de la rue de Bourgogne à Thionville) : protection, plantation, diversification pour renforcer les corridors écologiques, renforcement de la diversité dans les ambiances urbaines et intégration de la saisonnalité dans les villes,
- un véritable maillage vert sera à créer ou à souligner pour affirmer les axes forts ou les lieux emblématiques,
- l'eau et l'entretien seront gérés de façon raisonnée. »

Commentaire du commissaire enquêteur :

Il apparaît en conséquence que le pétitionnaire, dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, répond à chaque point évoqué. Il affirme notamment sa volonté de travailler à l'insertion paysagère du projet et à la végétalisation des parcours, en revanche, il ne donne qu'une réponse générale sur la question relative aux coupes d'arbres et au respect des alignements d'arbres.

En revanche, des précisions ont été données à ce propos par le mémoire produit en réponse aux observations recueillies lors de l'enquête publique.

3.2 Avis du commissaire enquêteur

Je rappelle qu'à ce stade d'élaboration du projet plusieurs incidences environnementales restent à évaluer notamment pour les opérations 2 et 3 :

- la création des parkings-relais, et particulièrement de celui qui serait installé à Basse-Ham.
- la construction du centre de remisage et de maintenance.

Aussi le présent avis ne porte que sur la demande d'autorisation environnementale concernant l'opération 1

Après avoir examiné :

- l'ensemble des éléments composant le dossier de demande d'autorisation environnementale,
- l'étude d'impact, son complément et ses annexes,
- le résumé non technique de l'étude d'impact,
- l'avis des services,
- l'avis de l'autorité environnementale,
- le mémoire en réponse du pétitionnaire à l'Autorité environnementale.

Après avoir examiné les raisons du choix exposées dans la demande et au chapitre 7 de l'étude d'impact,

Après avoir rencontré le Président et deux Vice-Présidents du SMITU ainsi que la directrice et la chargée de mission PDU du SMITU,

Après avoir visité les lieux à plusieurs reprises et contrôlé les affichages et publications,

Après avoir tenu 8 permanences dans les différentes communes, examine les observations, propositions, contre-propositions exprimées par le public et les associations, entendu les élus,

Après avoir rédigé, remis et commenté un procès-verbal de synthèse de ces observations au pétitionnaire,

Après avoir pris connaissance du mémoire en réponse au PV de synthèse des observations exprimées lors de l'enquête publique et constaté que par celui-ci le pétitionnaire complète l'information du public sur les thèmes évoqués.

Je constate que l'analyse de l'état initial de l'environnement ainsi que les mesures visant à éviter, réduire, ou à compenser les impacts du projet, prennent en compte les différentes thématiques réglementaires et notamment celles identifiées comme « principaux enjeux » par l'Autorité environnementale.

Je constate en particulier que pour le projet décrit, l'impact environnemental a été évalué avec précision afin d'en éviter ou d'en réduire les effets négatifs et ce, sur les points suivants :

-Patrimoine archéologique, architectural et perception paysagère

Le dossier présenté vise à prendre en compte ces éléments par des fouilles archéologiques préventives, par la reconstruction à l'identique du bastion rive gauche et par l'examen des impacts paysagers des ouvrages d'art.

-Qualité de l'eau

L'opération 1 est sans incidence sur la qualité des eaux superficielles et souterraines. Elle est également sans incidence sur la ressource en eau.

-Risque d'inondation

L'impact de l'opération 1 est considéré comme négligeable à ce propos.

Impact agricole et économique

Le projet n'a aucun impact direct sur les activités agricoles ou économiques.

-Autres impacts environnementaux

Le projet ne porte atteinte à aucune espèce animale ou végétale protégée. Il n'a aucun impact sur les milieux forestiers ou les sites Natura 2000.

L'impact résiduel du projet d'aménagement de la ligne de BHNS peut être considéré comme négligeable pour les habitats naturels, la flore, les mammifères, les chiroptères, les oiseaux, les amphibiens, les reptiles et les insectes.

Il ne génère pas de pollution lumineuse spécifique et n'a pas d'incidence sur la qualité des sols.

Le mémoire produit en réponse aux observations recueillies lors de l'enquête publique a permis d'obtenir des compléments d'information sur les sujets évoqués par le public : les principes retenus pour le choix futur du matériel roulant, les arbres et la végétalisation du parcours, la prévention des nuisances liées aux travaux et d'une manière générale, le cadre de vie.

-Déplacements, santé, pollution de l'air et bruits

Le projet apparaît globalement positif en ce qu'il permet de maîtriser le développement de la circulation automobile, son impact sur la qualité de l'air et de l'environnement sonore, en favorisant les déplacements par les transports en commun, tout en facilitant les déplacements doux, à vélo et à pied.

Il répond à la fois à la problématique des déplacements internes à l'agglomération ainsi qu'à celle de l'accès aux transports à destination du Grand-Duché du Luxembourg par interconnexion en desservant la gare, les zones de départ des bus transfrontaliers et de covoiturage.

Pris en conformité avec le plan de déplacement urbain (PDU), il contribue à l'amélioration de la qualité de vie des habitants de l'agglomération.

Je regrette cependant que :

le choix du matériel roulant n'ayant pu être définitivement arrêté dès l'opération 1, l'impact environnemental de l'opération 1 quant au fonctionnement du BHNS lui-même ne puisse être totalement évalué (présence de lignes électriques ou non, dépollution éventuelle des batteries, pollution atmosphérique et sonore dans le cas du choix d'un moteur thermique)

J'estime néanmoins que les conséquences négatives de l'opération n°1 du projet (ouvrages d'art et infrastructures lignes) sur l'environnement sont globalement faibles, au regard de son impact positif.

En conséquence, j'émetts un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale pour l'opération n°1, infrastructures et lignes du projet dénommé Citézen relatif à la mise en place deux lignes de bus à haut niveau de service sur le territoire de sept communes de l'agglomération thionvilloise.

Metz le,

Le Commissaire enquêteur

François Kiffer