

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

| | |
|---|--|
| Intitulé du projet : | LILLE METROPOLE MODERNISATION DU METRO |
| Numéro du projet : | 20120682 |
| Pays : | France |
| Description du projet : | Le projet consiste en un programme de modernisation et d'augmentation de la capacité du réseau de métro lillois, mis en service depuis 1983, pour permettre de pallier la croissance du nombre de voyageurs. Il comprend aussi des travaux permettant d'adapter l'infrastructure actuelle (allongement des quais, dépôt) à la mise en service des nouvelles rames ainsi que la modernisation des installations et la mise aux normes des stations (incendie, accessibilité) et du tunnel. Le projet inclut aussi l'acquisition d'environ une centaine de nouveaux bus. |
| EIE exigée : | Oui, pour l'extension de l'atelier-garage dans l'emprise existante. |
| Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » : | non |

Synthèse de l'évaluation des incidences environnementales et sociales (principaux problèmes, conclusions et recommandations générales)

La production du nouveau matériel roulant (rames de métro et bus) aura lieu dans les usines du fabricant et par conséquent se trouve hors du champ de la directive 2011/92/EU.

Les autres composantes, concernant des aménagements de l'infrastructure des lignes de métro existantes, relèvent de l'annexe II de ladite directive. D'après la législation française, seule l'extension d'un des garages-ateliers existants, installation classée, est soumise à une procédure d'évaluation d'impact environnemental. L'avis de l'autorité environnementale confirme l'impact mineur des aménagements à réaliser dans l'emprise existante.

En fait, les lignes de métro existantes se situent en milieu éminemment urbain. La ligne 1 est souterraine sur la plupart de son tracé (66 %). Aucun site Natura 2000 n'est localisé à proximité des aménagements. Le projet n'est donc pas susceptible d'avoir des effets significatifs sur ces zones.

L'opération permettra d'accroître la capacité offerte et d'améliorer ainsi la qualité de service du réseau de métro léger déjà saturé aux heures de pointe, de répondre à la demande croissante de déplacements, d'augmenter l'attractivité de l'ensemble du réseau et de favoriser le transfert modal au détriment de la voiture particulière. Le projet générera donc des bénéfices de sécurité et de réduction des nuisances liées au trafic automobile (baisse des émissions de CO₂ de l'ordre de 660 tCO₂/an entre autres). Par ailleurs, le nouveau matériel roulant apportera des bénéfices en matière d'efficacité énergétique. L'impact global du projet est donc considéré acceptable.

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 100 000 tonnes de CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- Evaluation d'impact environnemental (EIE) : l'extension du dépôt de la ligne 1, sur le site existant, est soumise à une procédure d'évaluation d'impact environnemental. L'étude d'impact ainsi que l'avis de l'autorité environnementale qui confirment que les aménagements auront peu d'impact sur l'environnement et que des mesures de mitigation seront mises en place en phase d'exploitation. Le promoteur s'engagera à transmettre à la Banque l'autorisation d'exploiter, une fois disponible.
- Evaluation stratégique environnementale (ESE) : Le projet fait partie de la mise en œuvre des politiques visées par les différents documents stratégiques de la communauté d'agglomération, en particulier le Plan de Déplacements Urbains 2010-2020. L'évaluation stratégique environnementale du PDU a montré les bénéfices des actions prévues en termes de réduction des polluants, de nuisances sonores et d'insécurité routière.
- *Localisation et impacts sur zones Natura 2000* : Le site est implanté sur une zone urbanisée active où le développement de zones artisanales, commerciales ou industrielles est dynamique. La zone Natura 2000 la plus proche (site Cinq Tailles - site référencé fr3112002) se trouve à plus de 13 km.
- *Impacts pendant la phase de chantier* : Les travaux sur la ligne auront peu ou pas d'impacts car les travaux seront réalisés la nuit de manière à éviter des interruptions de trafic sur la ligne existante. Pour le chantier d'extension du dépôt existant les mesures de mitigation/compensation prévues dans l'étude d'impact sont considérées adaptées.
- *Impacts pendant la phase opérative* : Au niveau du bruit, le projet devrait avoir un impact positif du fait de la diminution du trafic automobile ainsi que par la mise en service du nouveau matériel roulant.

Des mesures de stockage et de traitement des eaux usées sont prévues de manière à prévenir la pollution des eaux souterraines car le terrain de l'atelier-garage se situe dans le domaine crayeux peu ou pas protégé qui correspond à une zone de vulnérabilité importante.

- *Atténuation du changement climatique* : Du fait de l'amélioration de la qualité de service des deux lignes de métro, le projet favorise le transfert modal en diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de polluants et donc sur le changement climatique. En particulier, la baisse des émissions de CO₂ est estimée de l'ordre de 660 tCO₂/an. Ce résultat ne prend pas en compte les effets générés par l'amélioration des performances des nouveaux bus. Malgré l'augmentation des distances parcourues du fait de l'accroissement de l'offre (et du nombre de veh-km), les émissions devraient diminuer du fait du renouvellement de la flotte ainsi que du fait du transfert modal. Une évaluation quantitative n'a été fournie. Le Promoteur devra donc s'engager à fournir un bilan des bénéfices environnementaux pour cette composante.

Évaluation des incidences sociales

Aucun impact négatif au niveau social n'est attendu. Le projet va renforcer l'attractivité du réseau de transports en commun et promouvoir une meilleure qualité de vie pour les habitants de l'agglomération.

Des impacts positifs peuvent être attendus du fait que le maître d'ouvrage a mis en œuvre une politique visant à inscrire dans leurs cahiers de charges des clauses d'insertion, pour les marchés de travaux. En fait, la réglementation française (article 14 du nouveau code des marchés publics) offre la possibilité d'utiliser la commande publique pour favoriser les parcours d'insertion de personnes jusque-là au chômage en intégrant dans les appels d'offre ces clauses d'insertion.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Les aménagements des stations existantes n'ont pas fait l'objet de consultation publique puisqu'il s'agit d'une mise en conformité avec les normes de sécurité et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Pour l'extension du dépôt, les procédures d'information au public seront menées conformément à la directive 2003/4/CE et à la directive 2003/35/CE par le biais des mécanismes d'enquête publique prévues par la législation française.