

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	TRAMWAY DE PARIS III
Numéro du projet :	2013-0394
Pays :	France
Description du projet :	Le projet porte sur l'extension du tramway T3 de Paris entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières sur une longueur de 4,3 km. Le prolongement comporte 8 nouvelles stations. 14 rames supplémentaires seront nécessaires pour l'exploitation de cette extension, dont 6 pour le renfort du service sur le tronçon existant entre Porte de Vincennes et Porte de la Chapelle.
EIE exigée :	Oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	non

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

Le projet a suivi les procédures réglementaires prévues dans les directives applicables (EIE, SEA, Cadre sur l'eau, Habitats, Oiseaux).

Du fait de la nature du projet, aménagements et création d'infrastructures le long des axes existants, et de sa localisation, pas d'espaces naturels protégés à proximité, le projet n'engendrera aucun impact sur la biodiversité.

Après appréciation des mesures de mitigation et de compensation et compte tenu de ses impacts positifs attendus après sa mise en service (baisse de la pollution atmosphérique et sonore), le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux.

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- *Conformité avec la réglementation environnementale*: Le projet s'inscrit dans le cadre du plan d'aménagement urbain de l'agglomération (SDRIF) approuvé en 2013. Il fait aussi partie des actions prévues dans le Plan de déplacements urbains (PDUIF) arrêté en 2012. Ses plans ont fait l'objet d'évaluations stratégiques environnementales (ESE). Le projet relève de l'annexe II de la directive 2011/92/EU. Il a fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact comme prévu par la législation française (Code de l'environnement). Il a obtenu l'avis favorable de l'autorité environnementale le 26 avril 2013 et de la commission d'enquête le 4 octobre 2013.
- *Localisation et impacts sur zones Natura 2000 et la biodiversité* : Du fait de la nature du projet, aménagements et création d'infrastructures le long des axes existants, et de sa localisation, pas d'espaces naturels protégés à proximité, le projet n'engendrera aucun impact sur la biodiversité. Le site Natura 2000 le plus proche est localisé à environ 5 km au

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.

nord du projet et de ce fait il n'y aura aucune incidence sur ce site comme confirmé dans le formulaire A signé par l'autorité environnementale.

- *Impacts pendant la phase de chantier* : Le chantier aura des impacts négatifs à caractère temporaire en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations et d'interruptions du trafic. Toutefois les mesures de mitigation/compensation mises en œuvre sont considérées adaptées.
- *Impacts pendant la phase opérative* : Le projet aura des impacts positifs pendant la phase d'opération. Au niveau du bruit l'étude d'impact montre que le projet (contributions routes et tramway) génère des diminutions du niveau de bruit pouvant aller jusqu'à 4 dB(A) après sa mise en service. Sous réserve des données et hypothèses de trafic, à l'horizon 2018, le prolongement du T3 aura aussi un impact positif sur la qualité de l'air dans la bande d'étude du projet. La maintenance du matériel roulant sera assurée sur le Site de Maintenance et de Remisage de Ladoumègue existant. Le site sera adapté (équipements et des voies supplémentaires à créer) dans les espaces réservés à cet effet lors de sa mise en service en 2012.
- *Adaptation au changement climatique* : Ainsi des bassins de rétention pourvus d'ouvrage de traitement seront mis en place. Les bassins de rétention, le rehaussement des équipements électriques des stations en zone inondable et les bordures séparatives discontinues permettront également d'éviter et/ou d'aggraver les risques d'inondation. Par ailleurs la compatibilité avec le schéma directeur de gestion des eaux et le plan de prévention des risques d'inondation a été vérifiée.
- *Atténuation du changement climatique* : Du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs, 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. Le nouveau matériel roulant, bus hybrides, aura aussi un impact positif. La baisse des émissions de CO₂ est estimée de l'ordre de 735 tCO₂/an.

Évaluation des incidences sociales

Aucun impact négatif au niveau social n'est attendu. Les différentes composantes requièrent peu ou pas d'acquisitions foncières car il s'agit d'aménagements des infrastructures existantes dans le périmètre de leur emprise. Par contre, il aura des effets positifs du fait de la requalification urbaine importante du secteur et l'amélioration du cadre de vie des riverains (i.e. suppression des trémies routières) et constitue un levier essentiel pour le désenclavement des quartiers périphériques car il favorise l'accès aux pôles économiques et aux services de la ville.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Les procédures d'information au public ont été menées par le biais des mécanismes de concertation préalable et d'enquête publique prévues par la législation française. La concertation s'est déroulée du 17 janvier 2011 au 18 février 2011. L'enquête publique s'est déroulée du 27 mai au 27 juin 2013 sur 32 jours consécutifs.

La commission d'enquête a analysé en détail les 60 observations et les 11 courriers recueillis au cours de l'enquête et les a portés à la connaissance du maître d'ouvrage au travers d'un procès-verbal de synthèse. Après prise en compte des avis du public et des réponses et engagements du maître d'ouvrage, la commission d'enquête a émis un avis favorable le 4 octobre 2013 avec 5 recommandations sur : a) la réalisation de l'extension jusqu'à la porte Maillot dans la continuité de la présente opération ; b) l'amélioration des accès de l'ensemble immobilier des Hauts de Malesherbes ; c) la mise en sécurité du passage des piétons et des cyclistes sous les ouvrages supportant les voies ferrées SNCF ; d) le stationnement pour livraison et le stationnement minute ; e) sur l'indemnisation des commerçants qui auront subi des pertes d'exploitation. Ces recommandations directement liées au projet seront prises en compte dans les études d'avant-projet.