

Environmental and Social Data Sheet

Overview

Project Name:	TRANSPORT URBAIN METTIS METZ		
Project Number:	2011-0267		
Country:	France		
Project Description:	Projet de transport en commun en site propre de Metz Métropole : construction de 17.8 km de site propre intégral, achat de 27 bus innovants (hybrides de grande capacité et à haute performance énergétique) et construction de 3 parcs relais favorisant le transfert modal.		
EIA required:	Oui (Annexe II , screanned in)		
Carbon Footprint:	Oui	<input type="checkbox"/>	voir section "Carbon Footprint"
	Non	<input checked="" type="checkbox"/>	inférieur aux seuils ¹

Summary of Environmental and Social Assessment, including key issues and overall conclusion and recommendation

S'agissant d'un projet de transport en commun en site propre, il relève de l'annexe II de la directive 85/337/CEE modifiée et par conséquent la nécessité de mener une étude d'impact environnemental (EIE) est déterminée par des critères fixés par l'État membre. D'après la législation française (articles 122-1 et R-122-13 du code de l'environnement), le projet est soumis à une évaluation d'impact et à une évaluation des incidences sur l'eau et les milieux aquatiques (Loi sur l'eau). Ces évaluations ont été finalisées et le projet a obtenu les avis favorables de l'autorité environnementale et il a été déclaré d'utilité publique le 17 mai 2010.

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, approuvé en 2006 et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), en cours d'élaboration. La révision du PDU n'a pas fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale car celle-ci a été entreprise pendant la période transitoire prévue par la transposition de la directive 2001/42/CE dans le droit français.

Le projet se déroule principalement en milieu urbain, sur les emprises des voiries existantes, et aucun site réglementaire (Natura 2000 inclus) n'est localisé à proximité des aménagements, comme signalé dans l'avis de l'autorité environnementale sur le dossier loi sur l'eau. Le projet n'est donc pas susceptible d'avoir des effets significatifs sur ces zones.

Le projet cherche à améliorer la qualité des transports collectifs, à privilégier l'utilisation des modes alternatifs à la voiture et à favoriser le transfert modal. Il permet par ailleurs de désenclaver certains quartiers en difficulté (à Borny et à Woippy). Compte tenu des objectifs vertueux poursuivis et hormis quelques aspects négatifs à caractère ponctuel et à caractère temporaire pendant la phase de chantier (bruit, vibrations, interruptions du trafic) pour lesquels des mesures de mitigation adaptées seront prises, les effets sur l'environnement ne peuvent être que bénéfiques grâce à la réduction des nuisances dues au trafic automobile et l'amélioration des performances énergétiques du nouveau matériel roulant

¹ Seuls les projets qui répondent à la portée de l'exercice pilote, tel que défini dans la méthodologie concernant l'empreinte carbone, sont inclus, à condition que les émissions estimées dépassent les seuils suivants: au-dessus de 100 kt CO₂e/an pour les émissions absolues (brut) ou 20 kt CO₂e/an (net) pour les émissions relatives

Environmental and Social Assessment

Environmental Impact and Mitigation

- *Localisation et impacts sur zones Natura 2000* : Le projet se situe principalement sur les emprises des voiries existantes. Il n'aura donc pas d'impact sur les espaces naturels remarquables (ZNIEFF, Natura 2000, etc ...), comme signalé dans l'avis de l'autorité environnementale du 17 décembre 2010 au titre de Loi sur l'eau
- *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* : Les impacts se situeront au niveau des voies nouvelles (prolongement de la rue des Intendants Joba, rue de la Piscine) ainsi qu'au niveau du centre de maintenance et des parcs relais par la création de 21 ha environ de surfaces imperméabilisées. Ceci sera compensé par des accompagnements végétaux le long du tracé et des plantations massives sur les emprises le permettant à raison d'au moins un arbre pour un arbre abattu. Par ailleurs des bassins de décantation des eaux pluviales minimiseront les effets des imperméabilisations.

Au niveau du bruit, le projet génère de manière générale des impacts positifs du fait de la diminution du trafic automobile. Toutefois une faible augmentation du bruit sur un nombre limité de secteurs (secteur des Intendants Joba, Camille Hocquard Pont-Rouge) est possible. Des études complémentaires seront menées et si cela s'avère nécessaire, les effets seront mitigés par la limitation de la vitesse à 30 km/h et/ou l'isolement des façades des bâtiments sensibles.

Un des principaux risques naturels auxquels cette zone est soumise sont les inondations : environ 10% du territoire est couvert par les Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI). A ce sujet, la gestion du risque est dûment considérée car les volumes des soustraits au champ d'expansion des crues seront compensés par des déblais. Le projet est donc compatible avec le PPRI.

- *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. En particulier, la baisse des émissions de CO₂ est estimée de l'ordre de 1 200 tCO₂/an.

EIB Carbon Footprint Exercise

Le projet n'est pas concerné par cet exercice car les émissions estimées seront inférieures aux seuils tels que définis dans la méthodologie correspondante.

Social Assessment, where applicable

Le projet n'aura pas d'effets négatifs sur le plan social car le projet se déroule principalement sur les emprises des voiries existantes et les acquisitions foncières ne concernent que des surfaces de commerces non-bâties. Par contre, il aura des effets positifs. En fait, le projet constitue un levier essentiel pour le désenclavement des quartiers en difficulté de Metz, de Borny et de Woippy car il favorise l'accès de ces quartiers au centre de Metz, aux pôles économiques, et aux services de la ville.

Par ailleurs, des impacts positifs peuvent être attendus du fait que la communauté d'agglomération a mis en œuvre une politique visant à inscrire dans leurs cahiers de charges des clauses d'insertion favorisant l'accès à l'emploi de personnes en chômage de longue durée. Ces contrats correspondent à 5% à 10% du total d'heures travaillées en fonction de l'objet du marché public

Public Consultation and Stakeholder Engagement

Les procédures d'information au public ont été menées conformément à la directive 2003/4/CE et à la directive 2003/35/CE par le biais des mécanismes de concertation et d'enquête publique prévues par la législation française. Une première phase de concertation préalable s'est déroulée entre janvier et mars 2009. Ces phases ont permis de prendre en compte, en fonction de leur pertinence et de leur faisabilité technique et financière, des variantes des tracés proposés par les habitants de l'agglomération. L'enquête publique, quant à elle, a eu lieu de novembre à décembre 2009 et a donné lieu en mars 2010 à l'adoption du projet modifié et à l'abandon de la branche desservant le quartier de la Grange aux Bois (en réponse à la concertation avec les riverains).

Other Environmental and Social Aspects

N/A