

Public Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet : *RENOUVELLEMENT METRO MARSEILLE*
Numéro du projet : *20180035*
Pays : *France*
Description du projet : *Le projet vise le renouvellement des rames de métro, la modernisation des systèmes de signalisation et de télécommunication et l'adaptation de l'infrastructure existante, y compris l'installation de façades de quai aux stations, pour permettre le fonctionnement entièrement automatisé de l'ensemble du réseau de Marseille*

EIE exigée : *no*

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹ » : *no*

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- *Evaluation d'impact environnemental (EIE)* : la production du nouveau matériel roulant aura lieu dans les usines du fabricant et par conséquent se trouve hors du champ d'application de la Directive 2011/92/UE modifiée par la Directive 2014/52/UE.

Concernant l'adaptation de l'infrastructure des lignes de métro existantes, la plupart des aménagements sont circonscrits dans l'enceinte du métro sans impacter les terrains en surface et de ce fait ne sont pas soumis à EIE. Toutefois, certaines composantes (pré-requises) relèvent de l'annexe II de la Directive 2011/92/UE modifiée par la Directive 2014/52/UE et sont soumises à examen au cas par cas. Trois composantes ont été identifiées :

- la modification de l'atelier de maintenance de la Rose, pour lequel l'autorité environnementale a confirmé que ces nouveaux aménagements constituent une modification qualifiée de non substantielle qui ne nécessite pas le dépôt d'une demande d'autorisation.
- L'aménagement du parking relais existant à la station La Rose, pour augmenter le nombre de stationnements de 100 à 1000, pour lequel l'autorité environnementale a confirmé l'impact limité sur l'environnement et, le 27 septembre 2017, qu'il n'était pas soumis à EIE.
- L'aménagement de la gare Saint Charles, pour lequel l'avis de l'autorité environnementale n'est pas disponible à ce stade.

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.

Luxembourg, 15 Mars 2019

- *Evaluation stratégique environnementale (ESE)* : Toutes les composantes font partie des actions prévues dans le plan de déplacements urbains de la ville de Marseille pour la période 2013-2023, ayant fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale (ESE).
- *Localisation et impacts sur zones Natura 2000 et sur la biodiversité* : les lignes de métro existantes se situent en milieu éminemment urbain. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'aménagements du réseau existant, le projet n'est donc pas susceptible d'avoir des effets significatifs sur ces zones.
- *Impacts pendant la phase travaux* : Les travaux dans l'enceinte du métro auront peu ou pas d'impacts car les travaux seront réalisés la nuit de manière à éviter des interruptions de trafic sur les lignes existantes. Pour les composantes qui requièrent des travaux en surface, les impacts temporaires et ponctuels pendant la phase travaux (interruptions du trafic, bruit et vibrations) seront atténués par de bonnes pratiques de chantier.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

Aucun impact négatif au niveau social n'a été identifié. Le projet ne requiert 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 car il va renforcer l'attractivité du réseau de transports en commun et promouvoir une meilleure qualité de vie pour les habitants de l'agglomération.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant

Compte tenu du fait que le projet n'est pas soumis à évaluation d'impact environnemental, le projet ne requiert pas de consultation publique.

Conclusions et Recommandations

L'opération permettra d'accroître la capacité offerte par le métro et d'améliorer ainsi la qualité de service du réseau de métro, 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 en termes de sécurité et de réduction des nuisances liées au trafic automobile. Par ailleurs, le nouveau matériel roulant apportera des bénéfices en matière d'efficacité énergétique.

La production du nouveau matériel roulant aura lieu dans les usines du fabricant et par conséquent se trouve hors du champ d'application de la Directive 2011/92/UE modifiée par la Directive 2014/52/UE. Concernant l'adaptation de l'infrastructure des lignes de métro existantes, la plupart des aménagements sont circonscrits dans l'espace métro sans impacter les terrains en surface et de ce fait ne sont pas soumis à évaluation d'impact environnemental. Toutefois, certaines composantes (pré-requises) relèvent de l'annexe II de la directive 2011/92/UE modifiée par la directive 2014/52/UE. Pour les composantes soumises à examen au cas par cas, le Promoteur s'engage à transmettre les décisions de l'autorité environnementale à la Banque dès disponibles.

Sur la base des informations disponibles et des engagements prévus, le projet est acceptable pour la Banque du point de vue environnemental et social.