Public

Luxembourg, 23 April 2020

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	PROJET CITEZEN BHNS - THIONVILLE
Numéro du projet :	20170491
Pays :	France
Description du projet :	Le projet comprend la création de deux lignes structurantes de BHNS dans Thionville et l'agglomération de Thionville et de la vallée de la Fensch : une ligne de 20 km allant d'Hayange à Basse-Ham et une ligne de 12 km allant de Metzange à Yutz (y compris 1 dépôt et 3 parkings relais). Il comprend aussi l'acquisition de bus 27 bus articulés à motorisation électrique, pour la desserte des deux axes prioritaires et 12 pour le renouvellement de la flotte de bus ainsi que les infrastructures de recharge.
EIE exigée :	yes

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone[1] » : non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- *Conformité avec la réglementation environnementale :* Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2014 prévoyait un système de transport en commun hiérarchisé autour de deux axes prioritaires associés à l'organisation de pôles de rabattement sur les réseaux ferroviaire et routier. Ce plan a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale.
  Les aménagements à réaliser dans le cadre du projet relèvent de l'Annexe II de la Directive 2011/92/EU modifiée par la Directive 2014/52/EU. Suite à l'examen au cas par cas et à la décision de l'autorité environnementale en date du 26 septembre 2017, l'aménagement des deux lignes de bus à haut niveau de service et la création de deux ouvrages d'art (permettant de franchir la Moselle et la Moselle canalisée et les voies SNCF) ont fait l'objet d'une d'évaluation d'impact environnementale. Ces aménagements ont été déclarés d'utilité publique le 18 décembre 2018 et d'un arrêté Préfectoral d'autorisation environnementale a été émis en date du 4 février 2019.

[1] Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans la 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 20 000 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, 23 April 2020

La construction du nouveau site de maintenance et de remisage sur Florange et la création des 3 parking-relais (à Metzange, Hayange et à Yutz ou à Basse-Ham en variante) feront l'objet de procédures spécifiques en 2020.

- *Localisation et impacts sur les zones Natura 2000 et sur la biodiversité* : Le tracé des deux lignes de BHNS emprunte uniquement des espaces publics déjà circulés ou des espaces urbains déjà artificialisés en dehors de tout périmètre de zone Natura 2000 (les sites les plus proches, FR4100167 et FR4100170, se situent à environ 10 km du projet). Ces aménagements n'auront donc pas d'incidences négatives sur ces sites comme confirmé dans l'avis de l'autorité environnementale. Les milieux naturels présents sont rares et ne présentent pas une sensibilité particulière, à l'exception d'un secteur de zone humide (la saulaie au droit de l'ouvrage d'art SNCF) pour lequel des mesures d'atténuation sont prévues dans le cadre de la gestion environnementale du chantier. Les parkings-relais et le centre de maintenance, se situent sur des terrains à dominante d'activité. Il est donc peu probable que les travaux afférents aient un impact sur des zones protégées. Toutefois cela sera confirmé par l'autorité environnementale en 2020.

- *Impacts temporaires 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 d'atténuation proposées et inclues dans le Cahier des Clauses Environnementales de Chantier sont considérées comme étant adaptées.

- *Impacts permanents pendant la phase d'exploitation* : les impacts se situeront au niveau des parking-relais par la création d'environ 4,8 ha de surfaces imperméabilisées. Le projet prévoit, pour toute nouvelle imperméabilisation, la mise en œuvre d'un rejet des eaux de ruissellement à débit limité avec la rétention des eaux de ruissellement dans des ouvrages spécifiques.
  Au niveau du bruit, le projet génère de manière générale des impacts positifs du fait de la diminution du trafic automobile. Les écarts absolus d'impacts entre le projet et l'augmentation normale de trafic routier prévue restent inférieurs à 1 dB(A), ne nécessitant pas la mise en place de mesures particulières.

- *Atténuation du changement climatique* : Le projet contribue à l'atténuation du changement climatique grâce à l'acquisition de « bus propres », à motorisation électrique, pour la desserte des deux axes prioritaires ainsi que pour le renouvellement des bus en fin de vie sur la période 2020-2025 conformément à la loi de transition énergétique pour la croissance verte (TECV) et à la Directive européenne sur les véhicules propres. 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.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

Les réaménagements de voiries en site propre pour les deux lignes induiront un impact limité sur le foncier (2.5 ha au total). Environ 82 parcelles seront impactées, pour la plupart partiellement. Les impacts au niveau du bâti auront lieu que sur 5 parcelles dont 2 bâtiments de bureau appartenant à la SNCF, 1 bâtiment appartenant à la ville de Thionville et 2 garages. Le projet n'aura donc pas d'effets négatifs sur le plan social.
Le projet aura des effets positifs puisqu'il constitue un levier essentiel pour le désenclavement de 3 quartiers prioritaires de la politique de la ville (Côte des Roses ainsi que de la Milliaire Saint

Pierre et Terrasse des provinces) dont sept classés en Zones Urbaines Sensibles car il favorise l'accès de ces quartiers aux pôles économiques et aux services et équipements de l'agglomération.

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

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 préalable sur le territoire s'est déroulée du 28 août au 27 septembre 2017. Le bus à haut niveau de service a rencontré un accueil très favorable et aucune remise en question n'a été faite. L'enquête publique s'est déroulée du 27 août 2018 au 28 septembre 2018 inclus. Après analyse des remarques formulées pendant l'enquête et des réponses du maître d'ouvrage, le Syndicat Mixte Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville Fensch, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable au projet le 30 octobre 2018.

Conclusions et Recommandations

Le projet sera réalisé en grande partie sur les emprises des voiries existantes et, de ce fait, les impacts sur l'environnement seront limités et mitigés autant que possible par les mesures proposées. L'aménagement des deux lignes de BHNS a fait l'objet d'une étude d'impact et été déclaré d'utilité publique (DUP) le 18 décembre 2018.

Le projet aura des impacts positifs sur l'environnement et le climat grâce à l'acquisition de « bus propres », à motorisation électrique. 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.

La création des parkings-relais ainsi que du dépôt feront l'objet de procédures spécifiques en 2020. Le Syndicat Mixte Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville Fensch (SMiTU) devra transmettre à la banque les documents relatifs aux procédures environnementales y compris celles liées aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ainsi qu'une confirmation de l'autorité environnementale que ces composantes n'ont pas d'impact sur des zones Natura 2000 au plus tard avant tout décaissement concernant plus de 50% du montant total du prêt. Le SMiTU s'engagera à fournir l' autorisation d'exploitation pour le dépôt dès disponible.

En ce qui concerne le renouvellement de la flotte de bus, le Syndicat Mixte Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville Fensch s'engagera à informer la Banque du processus de suppression des bus à remplacer et à fournir le (s) certificat (s) de destruction correspondant, conformément aux réglementations européennes et nationales et aux meilleures pratiques du secteur. Pour les bus vendus sur le marché d'occasion, le SMiTU s'engage à informer la Banque de l'acquéreur et du pays dans lequel il opère.

Sur la base des informations fournies par le SMiTU et une fois ces conditions remplies, le projet est considéré comme acceptable, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.