



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis sur le projet de création
d'un parking au sein de la ZAC
de Metzange Buchel sur la commune
de Thionville (57)**

n°MRAe 2019APGE54

Nom du pétitionnaire	Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville
Commune(s)	Thionville
Département(s)	Moselle
Objet de la demande	Aménagement d'un parking relais de 680 à 700 places
Date de saisine de l'AE	17/04/19

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En ce qui concerne le projet de création d'un parking relais au sein de la ZAC de Metzange Buchel sur la commune de Thionville (57), à la suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis le 17 avril 2019.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Autorité Environnementale a consulté l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le préfet de Moselle.

Par délégation de la MRAe, son président a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement). L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).

Nota : les illustrations du présent document sont extraites du dossier déposé par l'exploitant et de la base documentaire de la DREAL Grand Est.

¹ Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

SYNTHÈSE

Le projet consiste en la réalisation d'un parking relais d'environ 680 à 700 places et de quais pour des cars et bus, ainsi qu'une voie de desserte. Le parking relais sera réalisé sur 2 terrasses séparées par des talus pour tenir compte du relief du site et d'une servitude liée à des canalisations de gaz industriels traversant le site.

Le parking représentera un terrain d'assiette d'environ 3 ha, tandis que la voie de raccordement concernera une surface d'environ 1 ha.

Les principaux enjeux du projet relevés par l'Autorité environnementale sont :

- la préservation de la biodiversité et des habitats naturels ;
- les risques technologiques ;
- les incidences sur les eaux superficielles et souterraines ;
- les enjeux relatifs au trafic.

L'Autorité environnementale considère que le dossier est de qualité satisfaisante au regard de ce qui peut être attendu de ce type de projet. En particulier, les aspects relatifs aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts présentées, assurent la compatibilité du projet avec les enjeux de la ZAC et du projet de BHNS².

En outre, les aménagements routiers préconisés permettront de disposer de Réserves de Capacité (RC) satisfaisantes (> 25 %) sur toutes les branches des giratoires et de permettre un écoulement fluide des trafics, même à l'horizon 2029.

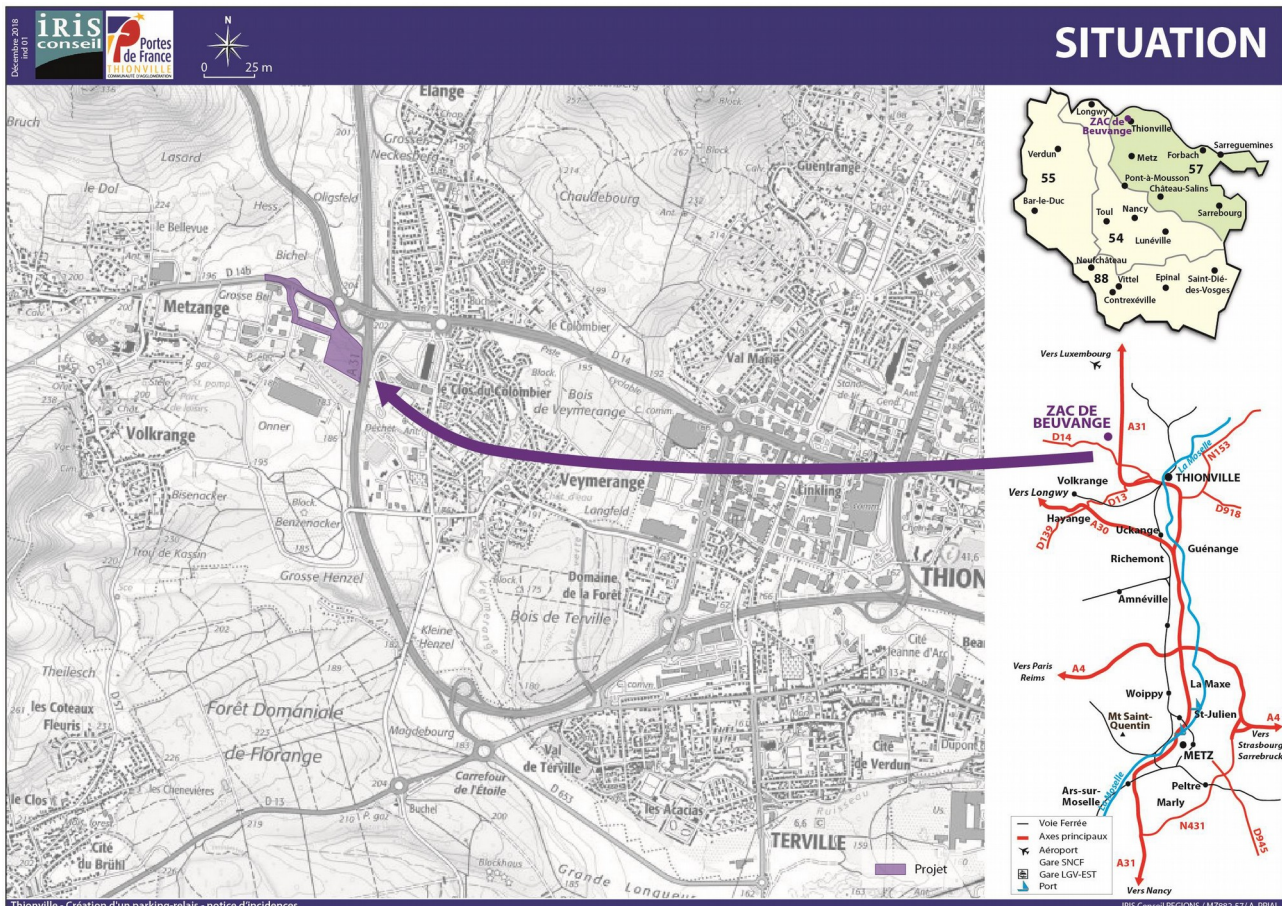
L'Autorité environnementale recommande cependant de compléter le dossier et de préciser la capacité du bassin de rétention existant à stocker les quantités d'eau supplémentaires liées à l'imperméabilisation des terrains dans l'emprise du parking.

2 Bus à Haut Niveau de Service.

AVIS DÉTAILLÉ

1 – Présentation générale

Le projet consiste en la réalisation d'un parking relais d'environ 680 à 700 places et de 4 quais pour des cars transfrontaliers, 2 quais mutualisés pour des bus urbains et le BHNS³, 1 haut-le-pied et une voie de desserte depuis la rue des Terres Rouges. Le parking relais sera réalisé sur 2 terrasses séparées par des talus pour tenir compte du relief du site et d'une servitude liée à des canalisations de gaz industriels.



Le parking représentera un terrain d'assiette d'environ 3 ha, tandis que la voie de raccordement (en grande partie sur l'existant) concernera une surface d'environ 1 ha.

Un petit bâtiment sera aménagé à l'entrée du site, en vue d'accueillir des locaux d'exploitation, ainsi que d'éventuels services. Une liaison sera réalisée avec la piste cyclable existante le long de la RD14b avec mise en place de stationnements pour les vélos. Les espaces verts seront constitués de noues, d'espaces engazonnés, d'espaces plantés en prairies fleuries et de haies.

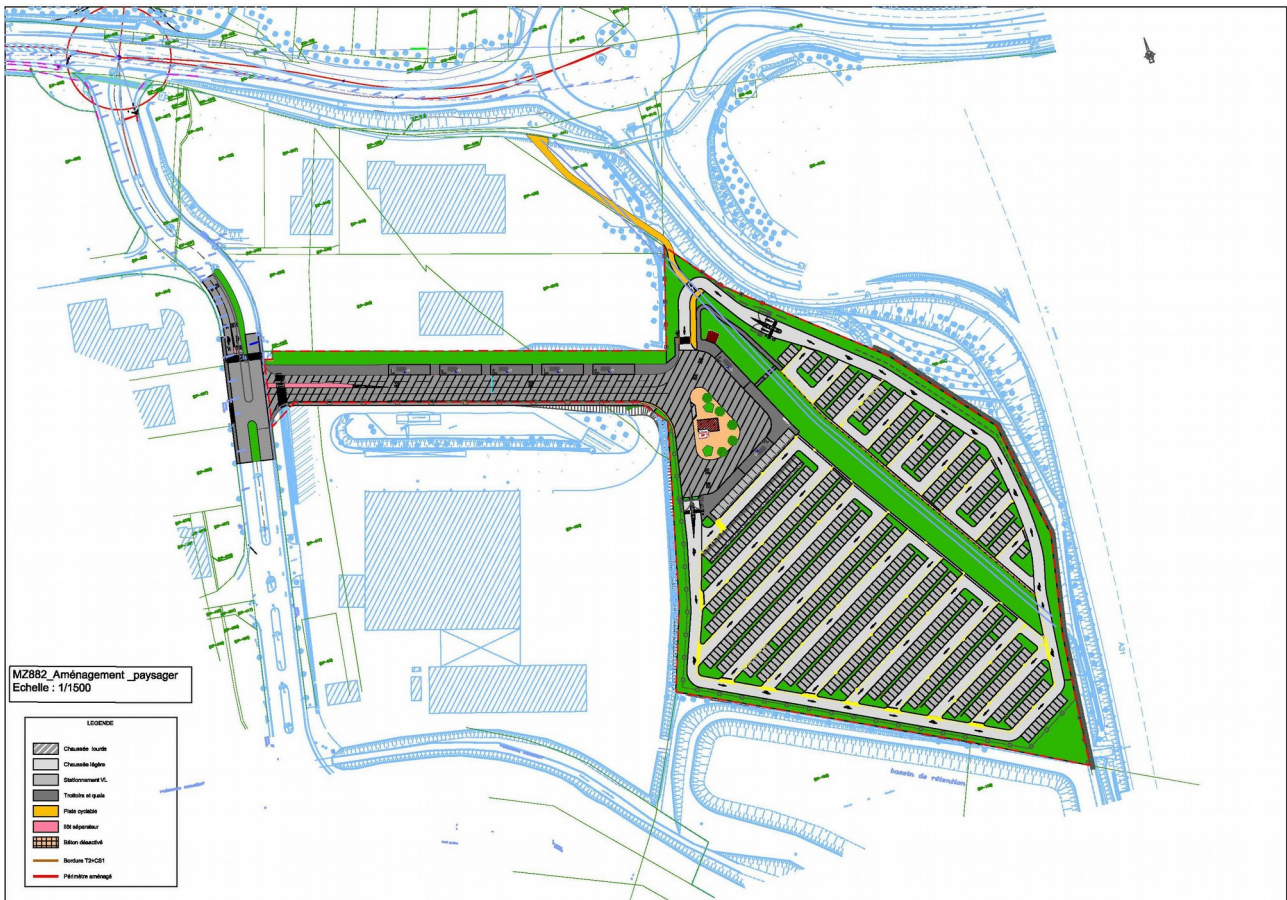
L'aménagement d'ombrières photovoltaïques est envisagé pour une autoproduction et autoconsommation, notamment pour les bornes de recharge de véhicules électriques.

L'intersection entre la rue des Terres Rouges et la RD14b sera également réaménagée en carrefour giratoire en vue d'améliorer et de sécuriser la desserte du secteur Metzange de la ZAC et du projet de P+R (Parking Relais).

3 Bus à Haut Niveau de Service.

Ce parking relais a pour objectif principal de faciliter l'utilisation par les usagers des cars transfrontaliers vers le Luxembourg, après la fermeture du parking existant au niveau du Kinopolis de Thionville.

Au terme des aménagements du nouveau BHNS Citézen de l'agglomération, ce parking est pressenti pour en constituer un terminus.



2 – Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

L'historique des modifications sur la ZAC montre que l'étude d'impact initiale n'a fait l'objet d'actualisation que lorsque des secteurs changeaient d'affectation. Or, le projet ne nécessite pas de changement d'affectation, il est réalisé sur un secteur mixte d'activités et de services (ZB) dont le règlement est compatible.

Le projet est considéré dans l'étude d'impact du BHNS de 2018 comme susceptible d'être utilisé en terminus et parking relais pour ces liaisons urbaines. L'étude d'impact n'a cependant pas étudié finement les incidences des aménagements comme les parkings, prévus à l'horizon 2026, et cette affectation n'est aujourd'hui pas arrêtée.

Ce dossier est considéré comme un complément à l'étude d'impact du projet de transport en commun Citézen porté par le SMITU Thionville Fensch⁴ pour lequel un avis de l'Autorité environnementale a été rendu le 18 juillet 2018. L'Autorité environnementale recommandait alors d'évaluer les impacts des parcs relais et du centre de maintenance en portant une attention aux enjeux relatifs à la protection de la ressource en eau, au risque d'inondation et à la biodiversité.

4 Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville Fensch.

Le site est un espace de friches et prairies, assez isolé, compris entre l'autoroute A31, la ZAC de Metzange à l'ouest et au sud et l'échangeur n°43 au nord. Le projet est entouré de friches et de zones industrielles ou commerciales.



Dans l'emprise du projet se trouvent des prairies, des friches, des fossés, des voiries et une haie située au milieu de la zone d'étude.

Au droit du futur parking, il y a un dénivelé d'une quinzaine de mètres. Afin de réduire les incidences sur la topographie et la structure des sols, le projet prendra en compte les données et recommandations issues des études géotechniques. Le projet sera optimisé en fonction du relief, notamment par la création de terrasses. Le projet a pour objectif un équilibre déblais-remblais ; la limitation des apports et des mises en décharge de matériaux évitera d'impacter les ressources en matériaux et limitera les circulations de poids lourds.

Préservation de la biodiversité et des habitats naturels

Une étude d'identification des zones humides a été réalisée. Elle est présentée en annexe du dossier. Conformément à l'arrêté du 1er octobre 2009, les résultats des études botaniques et pédologiques permettent de conclure à l'absence de zone humide dans l'aire d'étude.

Concernant le milieu naturel, une étude spécifique, ciblée sur les espèces à enjeux locaux, a été réalisée sur le site, en juin et juillet 2018.

L'inventaire mené pour l'étude de la faune porte principalement sur la Pie-grièche écorcheur et sa présence éventuelle dans l'aire d'étude écologique rapprochée.



Pie-grièche écorcheur

Si les prospections n'ont pas permis d'inventorier l'espèce, elle met en évidence l'existence de potentialités d'accueil. En effet, les habitats en place forment un milieu bocager favorable. Les haies, lisières et prairies de fauches sont propices à l'alimentation et à la reproduction de l'oiseau. Cette zone est cependant de faible superficie et enclavée en contexte urbain.

Les prospections ont permis d'inventorier 19 espèces d'oiseaux dans l'aire d'étude écologique rapprochée, valeur moyenne rapportée à la superficie étudiée. La majorité des espèces fréquente les éléments boisés du secteur, dont les haies. Ainsi, les sensibilités portent principalement sur les oiseaux associés aux milieux ouverts et semi-ouverts, et notamment sur les espèces nicheuses du bocage (Bruant jaune et Chardonneret élégant).

11 des 14 espèces inventoriées sont protégées et ont été observées dans la zone d'étude immédiate. Il s'agit cependant pour beaucoup d'espèces communes et non menacées. L'enjeu de l'avifaune nicheuse est donc jugé faible dans la zone d'étude immédiate.

Afin d'éviter des impacts sur la faune, tels que dérangement et destruction d'individus ou de nichées, les suppressions de haies au début des travaux se feront en dehors des périodes sensibles ou de présence des oiseaux et auront donc lieu entre septembre et mi-mars. Afin de réduire et de compenser cet impact, de nouvelles haies et des espaces verts en prairies fleuries seront plantés :

- sur le talus central, autour du parking et le long de la voie d'accès ;
- d'une largeur de plus de 3 m pour créer une densité favorable à l'abri et à la nidification ;
- en privilégiant des espèces locales et diversifiées et des arbustes à baies, de manière à maintenir une ressource alimentaire ;
- en intégrant des espèces épineuses en faveur de la Pie-Grièche écorcheur
- 11 105 m² d'espaces verts seront créés, dont :
 - 830 m² de gazon ;
 - 1 420 m² de prairie fleurie ;
 - 5 315 m² de haies (arbustes et arbres) sur une longueur de 1 075 m ;
 - 3 540 m² de noues.

Ces aménagements restaureront, dans une proportion supérieure à l'existant pour les haies, les fonctions d'abri, de repos, de nourrissage et de nidification des oiseaux. Leur implantation permettra de maintenir une continuité écologique nord-sud et le long des espaces voisins.

Risques technologiques

L'emprise du parking-relais est traversée par 2 gazoducs⁵ exploités par la société Air Liquide dont le tracé sera conservé. Les interventions dans la bande de servitude instaurée pour ces 2 canalisations seront limitées et se conformeront aux prescriptions d'Air Liquide.

La phase de travaux ou la phase d'exploitation (circulation de véhicules, dont des bus) sont susceptibles d'avoir des atteintes à l'intégrité des canalisations et de causer un grave accident à proximité de secteurs fréquentés (A31, zone commerciale, voire habitations).

⁵ Canalisations industrielles d'oxygène et d'azote sous pression.

Des échanges ont lieu en amont avec le gestionnaire de cette canalisation, et le projet tiendra compte de ses recommandations de sécurité. Avec les mesures de sécurité prises en phase travaux, lors de l'élaboration du projet, ainsi qu'en phase d'exploitation, le risque sera maîtrisé.

Incidences sur les eaux superficielles et souterraines

Le projet implique la création de nouvelles surfaces de ruissellement et, avec la présence de véhicules, un risque de pollution à l'exutoire des eaux de ruissellement.

Les eaux de ruissellement du parking seront collectées par un réseau constitué de fossés et de noues pour être dirigées vers un bassin de rétention déjà existant avant rejet dans le ruisseau de Metzange.

Ce bassin de rétention, d'une capacité théorique requise de 18 000 m³ mais d'une capacité effective de 26 100 m³ pourra, selon le dossier, stocker les 2 240 m³ supplémentaires liés à la nouvelle imperméabilisation des terrains. L'Ae relève que le dossier ne précise pas pour quel aléa pluviométrique cette conclusion est donnée et recommande de compléter le dossier sur ce point.

L'autorisation de raccordement du projet à ce bassin nécessitera un Porter à connaissance.

Enjeux relatifs au trafic

L'Autorité environnementale relève dans un premier temps un impact positif du projet avec la facilitation de l'usage des transports en communs transfrontaliers.

Une étude de trafic a été réalisée afin de déterminer les attendus en termes de conditions de déplacements et de circulation sur l'échangeur n°43 de l'A31 et le carrefour de reconnexion sur la RD14B. Cette étude, au travers de ses composantes statique et dynamique, a pour vocation d'analyser la situation actuelle, les trafics projetés aux échéances clé et de proposer les aménagements permettant d'absorber la charge de trafic associée au projet (configuration du réseau, accessibilité des modes actifs, charge de trafic et fonctionnement des carrefours).

Le trafic lié à la zone de Metzange est amené à augmenter avec les projets de développement qui y sont envisagés : aménagement d'activités logistiques et aménagement du P+R. Ce parking est amené à être desservi par les transports en commun : réseau urbain Citéline, réseau transfrontalier et BHNS Citézen.

Dans le cadre de ce développement, le trafic du giratoire ouest va augmenter de 9,6 % à l'heure de pointe du matin (HPM) et de 10,6 % à l'heure de pointe du soir (HPS) entre 2018 et 2029. En revanche, sur la bretelle A31 (sortie en provenance de Luxembourg et entrée vers Metz), le trafic n'augmente que de 3,2 % à l'HPM et de 4,5 % à l'HPS par rapport à 2018.

En l'absence d'aménagement du réseau, on peut s'attendre à l'horizon 2029 à une dégradation des conditions de circulation sur le giratoire ouest de l'échangeur :

- À l'HPM, insertion très contrainte sur la RD 14B (Réserve de capacité de 11 %) et difficile sur la montée Saint-Michel (RC de 21 %) ;
- À l'HPS, fortes perturbations attendues sur la branche de sortie de l'A31 (RC de -3%), mais également en section courante de l'A31.

Concernant le carrefour RD 14B/rue des Terres Rouges, le mode de gestion actuel par Stop ne permet pas d'écouler les trafics de et vers la zone et des saturations du réseau sont attendues.

Au regard des trafics futurs accédant à la zone de Metzange et au P+R, il sera nécessaire d'aménager le réseau pour permettre l'écoulement des trafics et la limitation des perturbations déjà relevées sur le réseau, principalement sur la RD14B et l'A31. Les actions prévues, pour une mise en service du parking prévue à l'horizon mi-2020, sont :

- aménagement d'une voie directe de Tourne-à-Droite sur la bretelle A31 en provenance du Luxembourg vers Thionville (fin 2020) ;
- élargissement à 2 voies de la RD14b sur 60 m de la branche d'entrée sur le giratoire existant en provenance de Volkrange (mi-2020) ;
- élargissement à 2 voies de la RD14 sur 40 m de la branche d'entrée sur le giratoire existant en provenance d'Angevillers (mi-2020) ;
- réaménagement de l'intersection de la RD14b et de la rue des Terres Rouges en carrefour giratoire de rayon 25 m (mi-2020) ;
- régulation par feux tricolores du carrefour d'accès au P+R depuis la rue des Terres Rouges (mi-2020).

Ces aménagements se feront sur les emprises des accotements et talus enherbés et dans l'assiette des chaussées, avec réaménagement de la piste cyclable, sans atteinte au milieu naturel.

Les aménagements préconisés dans le cadre de l'étude de trafic permettraient de disposer de Réserves de capacité confortables (> 25 %) sur toutes les branches des giratoires et de permettre un écoulement fluide des trafics, y compris à l'horizon 2029. Ils permettraient en outre d'assurer un meilleur écoulement des trafics sur la bretelle autoroutière et de limiter les conditions dégradées et insécuritaires constatées aujourd'hui sur l'A31 au droit de l'échangeur n°43 (véhicules arrêtés sur la bretelle de décélération). L'étude de circulation annexée au dossier détaille ces analyses.

L'Autorité environnementale a considéré que la note d'incidences environnementales est satisfaisante au regard de ce qui peut être attendu de ce type de projet. En particulier, les aspects relatifs aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts assurent la compatibilité du projet avec les enjeux de la ZAC et du projet de BHNS.

METZ, le 17 juin 2019

Le président de la Mission Régionale
d'Autorité Environnementale,
par délégation,


Alby SCHMITT