



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

Avis sur la phase 2 du projet de bus à haut niveau de service « Citezen » sur les communes de Florange, Basse-Ham, Hayange, Sérémange-Erzange, Terville, Thionville et Yutz (57) porté par le SMITU Thionville-Fensch

n°MRAe 2022APGE104

Nom du pétitionnaire	SMITU Thionville-Fensch
Communes	Florange, Basse-Ham, Hayange, Sérémange-Erzange, Terville, Thionville, Yutz
Département	Moselle (57)
Objet de la demande	Phase 2 du bus à haut niveau de service « Citezen »
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	26/07/22

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 application du décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité en charge de l'examen au cas par cas modifiant l'article R.122-6 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est, pour le projet de bus à haut niveau de service « Citezen » à Florange, Basse-Ham, Hayange, Sérémange-Erzange, Terville, Thionville et Yutz (57), porté par le SMITU Thionville-Fensch, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)¹ Grand Est, de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD). Elle a été saisie pour avis par le préfet de la Moselle (DDT 57) le 26 juillet 2022.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le préfet de la Moselle (DDT 57) ont été consultés.

Après une consultation des membres de la MRAe par un « tour collégial » et par délégation, 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 porte 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 avis sont issues du dossier du pétitionnaire.

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

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

Le syndicat mixte des transports urbains (SMITU) Thionville-Fensch a pour projet la création de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) dans l'agglomération de Thionville et dans le val de Fensch. La première ligne, dite « ligne rouge » relie Hayange à Basse-Ham en passant par Sérémange-Erzange, Florange, Terville, Thionville et Yutz. La seconde ligne, dite « ligne verte », relie l'échangeur autoroutier n°43 « Thionville-Elange » sur l'A31 au collège Jean Mermoz à Yutz.

Le projet inclut la création d'un centre de maintenance à Florange pour l'entretien des bus, et 3 parkings relais (P+R à créer d'Hayange à l'extrémité ouest de la ligne rouge, P+R à créer de Basse-Ham à l'extrémité est de la ligne rouge, P+R existant à réaménager de Metzange sur la commune de Thionville à l'extrémité ouest de la ligne verte). Le présent avis porte principalement sur le centre de maintenance et les 3 parkings relais qui constituent la phase 2 du projet Citezen. Il complète l'avis² initial de la MRAe du 18 juillet 2018.

En plus de ses recommandations, l'Ae relevait notamment dans son avis initial que les enjeux relatifs au centre de maintenance et aux parkings relais étaient insuffisamment évalués et devaient faire l'objet d'un complément à l'étude d'impact et d'un nouvel avis de l'Autorité environnementale. À la suite de cet avis initial, le dossier a été complété et la DDT 57 a saisi la MRAe pour un nouvel avis dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale relative au centre de maintenance et aux 2 parkings relais à créer d'Hayange et de Basse-Ham.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae restent les mêmes, à savoir :

- les déplacements, la pollution de l'air et le bruit ;
- le paysage ;
- les milieux naturels ;
- la protection de la ressource en eau ;
- le risque d'inondation ;
- le patrimoine archéologique.

Concernant les déplacements, la pollution de l'air et le bruit, le dossier a été mis à jour pour tenir compte du choix de véhicules électriques. L'étude d'impact montre notamment que le projet aura un impact globalement positif sur le bruit le long des tracés des 2 lignes de BHNS. En revanche, le nouveau dossier ne répond pas à l'observation initiale de l'Ae sur les conséquences non évaluées de l'augmentation du trafic de 10 à 15 % sur la rue Paul Albert et pour ses riverains.

Concernant le paysage, l'Ae relève que des éléments d'appréciation complémentaires ont été apportés sur l'analyse du contexte et des impacts paysagers mais que ceux-ci ne répondent pas complètement à sa recommandation initiale sur la présentation du projet selon différents points de vue (piétons, ouvrages, monuments historiques), ni les mesures prises en conséquence.

Concernant les milieux naturels, une étude de terrain visant spécifiquement les emprises du centre de maintenance et des parkings relais a été réalisée en 2021 pour compléter le dossier. Le parking relais de Basse-Ham a un impact sur une zone humide et une mesure de compensation adaptée est proposée. Des sensibilités sont recensées pour des espèces d'oiseaux nicheurs et des mesures pertinentes sont proposées.

Concernant la protection de la ressource en eau, l'Ae relève que la variante consistant à implanter un parking relais à Yutz a été abandonnée conformément à sa recommandation initiale, afin de préserver le périmètre de protection rapprochée du captage de Yutz. Elle s'interroge néanmoins sur les risques de pollution des eaux souterraines au niveau du parking pour véhicules légers du centre de maintenance, pour lesquels le projet prévoit l'infiltration des eaux pluviales malgré le passé industriel du site avec les risques de sols pollués.

2 <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2018apge62.pdf>

Par rapport à son avis initial, l'Ae recommande à nouveau au pétitionnaire de :

- **évaluer les conséquences de l'augmentation du trafic sur la rue Paul Albert et sur ses riverains ;**
- **compléter l'étude des impacts sur le paysage avec les points de vue des piétons, et de présenter des vues schématiques détaillées ou des photomontages des zones les plus impactées, inventorier les points de vue desquels les ouvrages seront significativement visibles, en particulier là où ceux-ci présentent des co-visibilités avec des monuments historiques, et préciser les mesures prévues pour favoriser l'intégration paysagère des ouvrages.**

Par rapport au nouveau dossier présenté, l'Ae recommande au pétitionnaire de :

- **analyser l'articulation du projet avec le SRADDET³ Grand Est approuvé depuis le projet initial, en particulier ses règles n°1 « atténuer et s'adapter au changement climatique » n°26 « articuler les transports publics localement », n°27 « optimiser les pôles d'échange » ;**
- **installer des panneaux photovoltaïques en ombrières ou en toitures sur le site du centre de maintenance là où cela est possible ;**
- **si l'extension du parking relais de Basse-Ham venait à être réalisée, proposer des mesures supplémentaires pour compenser l'impact de cette extension sur les zones humides ;**
- **en cas d'absence d'installation de traitement de la pollution des eaux pluviales pour le parking relais de Metzange, mettre en place d'un dispositif de traitement de cette pollution dans le cadre de son réaménagement ;**
- **produire et présenter une étude de sol pour préciser l'impact de l'infiltration des eaux pluviales du parking VL du centre de maintenance sur les eaux souterraines et exposer les dispositions prises en conséquence.**

3 Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires approuvé le 24 janvier 2020.

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet et de son contexte administratif

Le syndicat mixte des transports urbains (SMITU) Thionville-Fensch a pour projet la création de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) dans l'agglomération de Thionville et dans le val de Fensch. Ce projet est prévu par le plan de déplacements urbains (PDU) Thionville-Fensch. La première ligne, dite « ligne rouge » relie Hayange à Basse-Ham en passant par Sérémange-Erzange, Florange, Terville, Thionville et Yutz. La seconde ligne, dite « ligne verte », relie l'échangeur autoroutier n°43 « Thionville-Elange » sur l'A31 au collège Jean Mermoz à Yutz.

Le projet inclut la création d'un centre de maintenance à Florange pour l'entretien des bus, et 3 parkings relais :

- le parking relais à créer d'Hayange à l'extrémité ouest de la ligne rouge ;
- le parking relais à créer de Basse-Ham à l'extrémité est de la ligne rouge ;
- le parking relais existant à réaménager de Metzange sur la commune de Thionville à l'extrémité ouest de la ligne verte.

Ce projet de transport en commun va permettre de faciliter les déplacements des personnes dans l'agglomération thionvilloise, de réduire la consommation totale d'énergie (transports en commun et voitures) et de réduire les nuisances et pollutions liées à la mobilité.

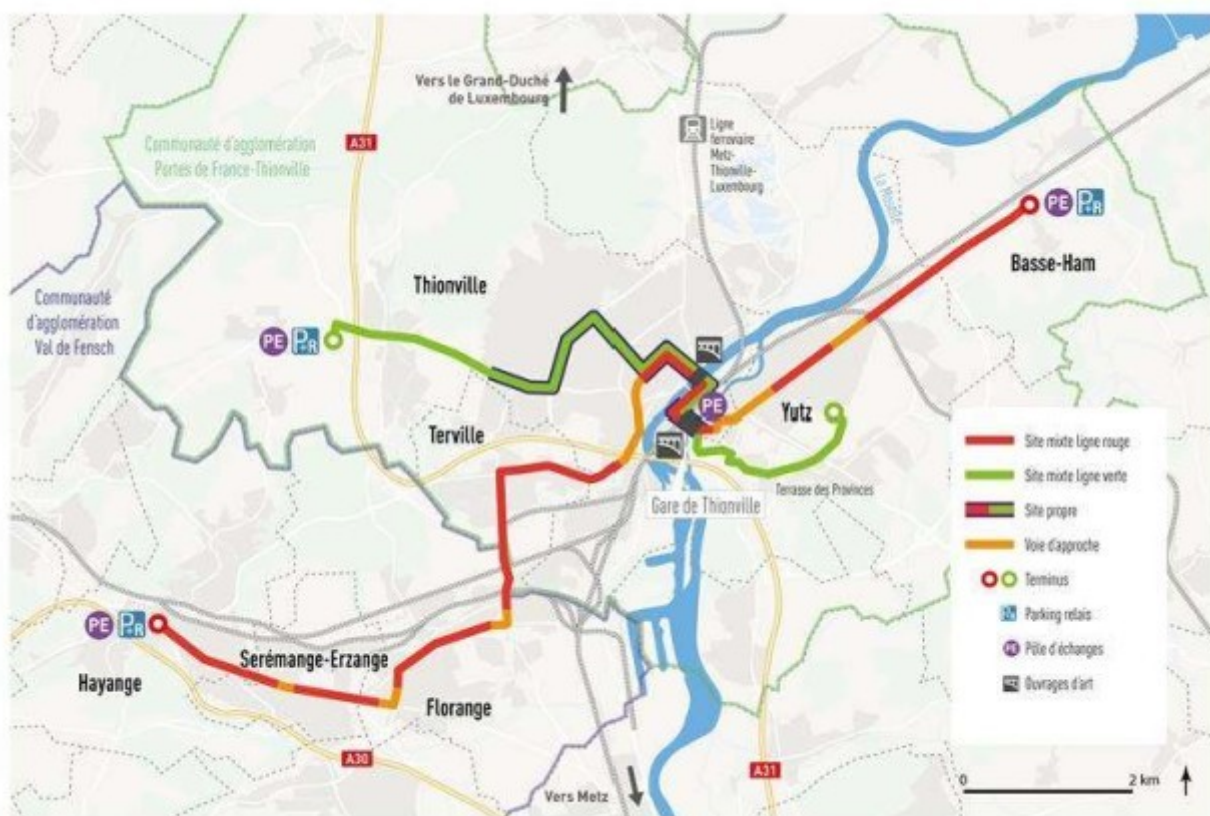


Schéma des lignes Citezen

Le parking relais d'Hayange

Ce parking a une capacité de 102 places. Il est situé sur l'esplanade de la Liberté à Hayange, et fait partie d'un pôle d'échange de 7 500 m² comprenant des arrêts de bus pour le Citezen, des arrêts pour les bus interurbains et une station de taxi.

Le site est actuellement occupé par une voirie, un parking et une friche ferroviaire. Le pôle d'échange est à proximité immédiate du centre d'Hayange et à 800 m de la gare d'Hayange.



Pôle d'échange de Hayange

Le parking relais de Basse-Ham

Dans la précédente version de l'étude d'impact, 2 variantes étaient envisagées pour ce parking relais, l'une à Yutz et l'autre à Basse-Ham.

L'Ae relevait dans son avis du 18 juillet 2018 que la variante de Yutz était située dans le périmètre de protection rapprochée du captage de Yutz et elle recommandait de rechercher un autre site pour l'implantation du parking relais. Le pétitionnaire a fait le choix de retenir la variante Basse-Ham, ce qui répond à la recommandation de l'Ae.

Le parking relais de Basse-Ham comporte 184 places, avec une possibilité d'extension de 100 places supplémentaires. Il fait partie d'un pôle d'échange de 16 540 m² comprenant des arrêts de bus pour le Citezen et des arrêts pour les bus interurbains. Le site est actuellement un terrain agricole.

Le pôle d'échange est à 200 m du lieu-dit Saint-Louis et à 500 m de la gare de Basse-Ham.



Pôle d'échange de Basse-Ham

Le parking relais de Metzange (Thionville)

Ce parking relais s'intègre dans un projet de 32 000 m² porté par la communauté d'agglomération Portes de France–Thionville (CAPFT) qui vise à offrir des places de stationnement pour le covoiturage et pour les usagers des cars transfrontaliers à destination du Luxembourg. Il est situé en bordure de l'A31 au niveau de l'échangeur n°43 « Thionville-Elange ».

Ce parking est en fonctionnement depuis le 15 février 2021 et propose 750 places de stationnement. Son aménagement interne sera modifié pour accueillir les arrêts du Citezen et afin qu'une partie du parking soit réservée aux usagers du Citezen.

Plusieurs variantes d'aménagement interne sont présentées dans l'étude d'impact. Il est notamment prévu d'ajouter un étage de stationnement dédié aux usagers du Citezen sur une partie du parking pour augmenter sa capacité d'environ 250 places (environ 280 places créées en étage et une trentaine de places supprimées au rez-de-chaussée pour l'implantation des rampes).

L'Ae souligne positivement l'augmentation verticale de la capacité de stationnement du parking qui ne consomme pas plus d'espace.

L'offre de stationnement sera donc portée à environ 900 à 1000 places, dont *a priori* environ 280 places pour les usagers du Citezen.



Pôle d'échange de Metzange

2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

2.1. Articulation avec les documents de planification

D'après le dossier, et l'Ae partage cet avis, le projet est compatible avec :

- le Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération thionvilloise (SCoTAT) ;
- le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération Thionville-Fensch ;
- les plans locaux d'urbanisme (PLU) de Basse-Ham, Florange, Terville, Thionville et Yutz (d'après l'étude d'impact, les communes d'Hayange et de Sérémaange-Erzange ne disposent pas de documents d'urbanisme communaux en vigueur et sont donc soumises au règlement national d'urbanisme qui n'interdit pas ce type de projet) ;
- le SDAGE⁵ Rhin-Meuse 2022-2027 ;
- le SAGE⁶ du Bassin ferrifère ;
- les PPRI⁷ de Thionville et de Basse-Ham.

L'Ae recommande d'analyser l'articulation du projet avec le SRADDET⁸ Grand Est approuvé depuis le projet initial, en particulier ses règles n°1 « atténuer et s'adapter au changement climatique » n°26 « articuler les transports publics localement », n°27 « optimiser les pôles d'échange ».

5 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

6 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux.

7 Plan de prévention du risque inondation.

8 Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires approuvé le 24 janvier 2020.

2.2. Solutions de substitution raisonnables et justification du projet

L'étude d'impact présente les solutions alternatives envisagées, tant en termes de choix du mode (tram-train, bus) que de tracés des lignes. Le projet est justifié par ses impacts sur la mobilité des personnes à l'échelle de l'agglomération et la réduction des nuisances et pollutions associées.

L'étude d'impact de 2018 indiquait que les bus fonctionneraient soit au gaz soit à l'électricité, ce point a été précisé : les bus du Citezen seront des bus électriques articulés, et le centre de maintenance est dimensionné de façon à ce que toute la flotte de bus de l'agglomération puisse passer à terme en électrique⁹.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- les déplacements, la pollution de l'air et le bruit ;
- le paysage ;
- les milieux naturels ;
- la protection de la ressource en eau ;
- le risque d'inondation ;
- le patrimoine archéologique.

3.1. Les déplacements, la pollution de l'air et le bruit

L'évaluation de l'impact acoustique a été mise à jour pour tenir compte du choix de véhicules électriques. L'étude d'impact montre que le projet aura un impact globalement positif sur le bruit le long des tracés des 2 lignes de bus à haut niveau de service.

Concernant la qualité de l'air, le projet provoque une diminution d'environ 4 % des émissions de polluants d'origine routière (CO₂, NO_x, particules fines) dans l'aire d'étude.

Dans son avis du 18 juillet 2018, l'Ae relevait que le projet allait provoquer une augmentation du trafic de 10 à 15 % sur la rue Paul Albert et que le dossier ne permettait pas de connaître les conséquences de cette augmentation sur le risque de saturation du trafic sur cet axe.

Le dossier n'ayant pas évolué sur ce point, ***l'Ae recommande à nouveau au pétitionnaire d'évaluer l'impact du projet sur le risque de saturation de la rue Paul Albert et pour ses riverains.***

3.2. Le paysage

Dans son avis du 18 juillet 2018, l'Ae recommandait de compléter l'étude des impacts sur le paysage avec les points de vue des piétons, et de présenter des vues schématiques détaillées ou des photomontages des zones les plus impactées, d'inventorier les points de vue desquels les ouvrages seront significativement visibles, en particulier là où ceux-ci présentent des co-visibilités avec des monuments historiques, et de préciser les mesures prévues pour favoriser l'intégration paysagère des ouvrages.

L'Ae relève que des éléments d'appréciation complémentaires ont été apportés sur l'analyse du contexte et des impacts paysagers, mais que ceux-ci ne répondent pas complètement à sa recommandation initiale.

L'Ae recommande à nouveau de compléter l'étude des impacts sur le paysage avec les points de vue des piétons, et de présenter des vues schématiques détaillées ou des photomontages des zones les plus impactées, d'inventorier les points de vue desquels les ouvrages seront significativement visibles, en particulier là où ceux-ci présentent des co-visibilités avec des monuments historiques, et de préciser les mesures prévues pour favoriser l'intégration paysagère des ouvrages.

9 Les véhicules du Citezen fonctionneront avec des batteries.

3.3. Les milieux naturels

Dans son avis du 18 juillet 2018, l'Ae relevait que le centre de maintenance et les parkings relais n'avaient pas fait l'objet d'une étude de l'état initial de la biodiversité. Une étude de terrain visant spécifiquement les emprises du centre de maintenance et des parkings relais a été réalisée en 2021 pour compléter le dossier sur ce point.

L'emprise du parking relais de Basse-Ham contient une zone humide de 2 330 m² de type « prairie de fauche mésophile » qui sera détruite par le projet. Cet impact est compensé par la création d'une mégaphorbiaie¹⁰ d'environ 4 000 m² sur un terrain communal à proximité. Cette mesure sera mise en œuvre avant le début des travaux du parking relais. Son effectivité est garantie par la signature d'une obligation réelle environnementale (ORE).

L'Ae considère que cette mesure de compensation est adaptée.

Toutefois, l'Ae relève que la possibilité d'une extension du parking relais de Basse-Ham est envisagée et que l'emprise de cette extension est partiellement en zone humide. Si cette extension devait être réalisée, elle nécessiterait la mise en œuvre de mesures compensatoires supplémentaires qui ne sont pas définies dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande au pétitionnaire, si l'extension du parking relais de Basse-Ham venait à être réalisée, de proposer des mesures supplémentaires pour compenser l'impact de cette extension sur les zones humides.

L'étude d'impact présente des inventaires complets de la faune et de la flore sur les emprises du centre de maintenance et des parkings relais.

Les principaux enjeux concernant les oiseaux, des espèces d'oiseaux vulnérables ayant été observées en nidification à proximité des emprises du projet : la Linotte mélodieuse est nicheuse à proximité du site de Basse-Ham, et le Bruant jaune est nicheur à proximité du futur centre de maintenance.

Le projet prévoit notamment l'adaptation du calendrier des travaux aux cycles de vie des espèces et la préservation d'un alignement d'arbres en bordure du centre de maintenance.

L'Ae considère que ces mesures sont adaptées.



Bruant jaune (source : INPN)

Concernant la faune terrestre et les chauves-souris, les enjeux sont faibles et les mesures proposées (mise en défend des secteurs sensibles évités, limitation de l'éclairage nocturne, précautions lors de l'abattage des arbres...) sont adaptées.

3.4. La protection de la ressource en eau

Dans son avis du 18 juillet 2018, l'Ae recommandait de rechercher un site alternatif pour l'implantation du parking relais de Yutz, situé dans le périmètre de protection rapprochée du captage pour la distribution d'eau potable de Yutz. Le pétitionnaire a choisi de retenir la variante Basse-Ham, ce qui répond à cette recommandation.

Les eaux pluviales sont gérées selon les modalités suivantes :

- à Basse-Ham, les places de stationnement sont en pavés drainants et les eaux de ruissellement des voiries sont recueillies dans 9 noues de 30 cm de profondeur placées dans les espaces verts du parking relais ; leur capacité est suffisante pour faire face à une pluie centennale ;

¹⁰ Prairie humide constituée de hautes plantes herbacées.

- à Hayange, le parking relais sera entièrement imperméabilisé et les eaux de ruissellement seront rejetées dans la rivière Fensch à un débit régulé après traitement par un déshuileur ; l'infiltration a été écartée afin d'éviter le transfert de polluants présents dans le sol vers les eaux souterraines ;
- les eaux du parking relais de Metzange sont collectées dans un bassin mutualisé avec d'autres voiries et rejetées dans le cours d'eau Metzange. L'Ae relève que le dossier ne mentionne pas pour ce parking existant à réaménager s'il dispose d'une installation de traitement de la pollution des eaux pluviales contaminées par les polluants provenant des voitures qui y stationnent et **recommande que ce point soit précisé ; en cas d'absence d'installation, elle recommande la mise en place d'un dispositif de traitement de la pollution dans le cadre du réaménagement du parking ;**
- les eaux de ruissellement du centre de maintenance sont collectées et rejetées dans la Fensch en raison du passé industriel du site et des activités envisagées qui sont susceptibles de générer des écoulements accidentels de produits polluants, à l'exception du parking pour véhicules légers pour lequel les places de stationnement seront en pavés drainants et les eaux de voiries infiltrées dans des noues. L'étude d'impact indique qu'il n'y a pas de risque de pollution des eaux souterraines, car les polluants potentiellement présents dans le sol à cet endroit seraient majoritairement sous forme particulaire et interceptés par les couches superficielles du sol. En l'absence d'étude de sol dans le dossier, l'Ae considère que cette affirmation est insuffisamment étayée.

L'Ae recommande au pétitionnaire de produire et présenter une étude de sol pour apprécier l'impact de l'infiltration des eaux pluviales du parking VL du centre de maintenance sur les eaux souterraines et exposer les dispositions prises en conséquence.

3.5. Le risque d'inondation

Le parking relais de Basse-Ham est situé en zone inondable. Il se situe dans une zone du PPRI qui autorise uniquement les aménagements, constructions et installations liés et strictement nécessaires au fonctionnement du parking relais. L'aménagement du parking n'entraînera aucun remblai, le terrain restera inondable en crue centennale.

L'Ae considère que la création de ce parking n'aura pas d'impact sur le niveau ou l'écoulement des eaux en cas de crues. Pour prévenir les dommages aux véhicules, le stationnement des véhicules sera interdit en dehors des plages horaires de fonctionnement des lignes Citézen et en cas d'alerte de crue centennale.

3.6. Le patrimoine archéologique

L'Ae n'a pas de remarque complémentaire sur ce point.

3.7. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique présenté est complet et clair. L'Ae n'a pas de remarque sur ce point.

Metz, le 23 septembre 2022

Le président de la Mission régionale d'Autorité
environnementale,
par délégation,

Jean-Philippe MORETAU