



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif à la réactivation du passage souterrain "départ" de la gare de Metz ville

n°Ae: 2011-10

Procédure d'adoption de l'avis n°Ae 2011-10

Le 1^{er} février 2011, le directeur régional Alsace Lorraine Champagne-Ardenne de Réseau ferré de France a saisi la formation d'Autorité environnementale^[1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de l'étude d'impact relative à la réactivation du passage souterrain "Départ" de la gare de Metz-Ville.

L'Ae a saisi pour avis le préfet de la Moselle au titre de ses attributions en matière d'environnement par courrier en date du 15 février 2011.

L'Ae a sollicité l'avis du préfet de la région Lorraine le 23 février 2011.

Sur le rapport de Monsieur Philippe LAGAUTERIE, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le 27 avril 2011 le présent avis dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Étaient présents lors de la délibération : Mme Guth, MM. Badré, Barthod, Caffet, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Merrheim, Rouquès, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres de l'Ae cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur l'étude d'impact du projet de réactivation du passage souterrain "départ" de la gare de Metz-Ville.

Étaient absents : Mmes Guerber Le Gall, Jaillet, Rauzy, Vestur, MM. Clément, Letourneux.

*
* *

1 Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le remblai sur lequel se situent les voies ferrées au droit de la gare de Metz, mesure environ 130 m de largeur. À l'origine, deux tunnels "Départ et Arrivée" passant dans cette gare ont été construits sous ce remblai. En 1954, le tunnel "Départ" a été remblayé partiellement et muré sur environ 40 m vers le sud-est.

À la demande de la ville de Metz qui finance le projet, Réseau ferré de France (RFF) a mandaté la Société nationale des chemins de fer (SNCF) pour réactiver ce tunnel qui débouchera au sud-est sur la zone des "Arènes", en cour d'aménagement par la ville. Au débouché du tunnel se situe un talus boisé qui recèle au moins une espèce protégée, le Lézard des murailles, et de nombreux oiseaux. Ce talus joue un rôle de "corridor biologique" dans la ville.

Il s'agit donc d'un petit projet qui ne nécessite pas d'enquête publique, qui a un intérêt évident de desserte de la zone des "Arènes" mais qui a des conséquences sur l'environnement. L'étude d'impact du projet, rendue obligatoire du fait du montant des travaux estimé à 4,6 M€, présente des lacunes que l'Ae recommande de corriger.

L'Ae recommande notamment de compléter l'étude d'impact sur les points suivants :

- *réécrire et compléter le résumé non technique, et l'agrémenter de cartes ;*
- *indiquer la caractérisation (dangereux ou non dangereux, inertes ou non inertes) et le devenir des déblais extraits du remblai ;*
- *réaliser un inventaire ornithologique du talus sud-est avant d'engager les travaux ;*
- *établir un cahier des charges environnemental pour les entreprises qui effectueront les travaux ;*
- *établir un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000^[2].*
- *compléter le dossier en y incluant les informations relatives à l'opération d'urbanisme dans laquelle elle s'insère.*

Pour le cas où les travaux ne pourraient se dérouler à la période indiquée p. 87 de l'étude d'impact (de janvier à juin), *l'Ae recommande au maître d'ouvrage de reprendre contact avec la DREAL afin qu'ils soient conduits dans le respect de la réglementation relative aux espèces protégées.*

*
* *

2 Articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement

Avis

1 Les objectifs et le contexte de l'opération

Dans le cadre de l'aménagement du quartier de l'amphithéâtre (zone des "Arènes"), la ville de Metz envisage la réactivation du passage souterrain voyageurs, côté "Départ" de la gare de Metz. Ce passage souterrain qui mesurait 130 m à l'origine a été condamné au droit du quai 4 lors des travaux d'électrification réalisés en 1954, par un remblaiement partiel sur une longueur d'environ 40 m.

Cette réouverture du tunnel permettra de relier le futur quartier de l'amphithéâtre (zone des "Arènes"), et notamment le centre POMPIDOU de Metz récemment construit, à la place de la gare, tout en constituant un accès supplémentaire pour les usagers de la SNCF. Le maître d'ouvrage qui est réseau ferré de France (RFF) a mandaté la SNCF pour les missions de maîtrise d'ouvrage déléguée et de maîtrise d'œuvre.

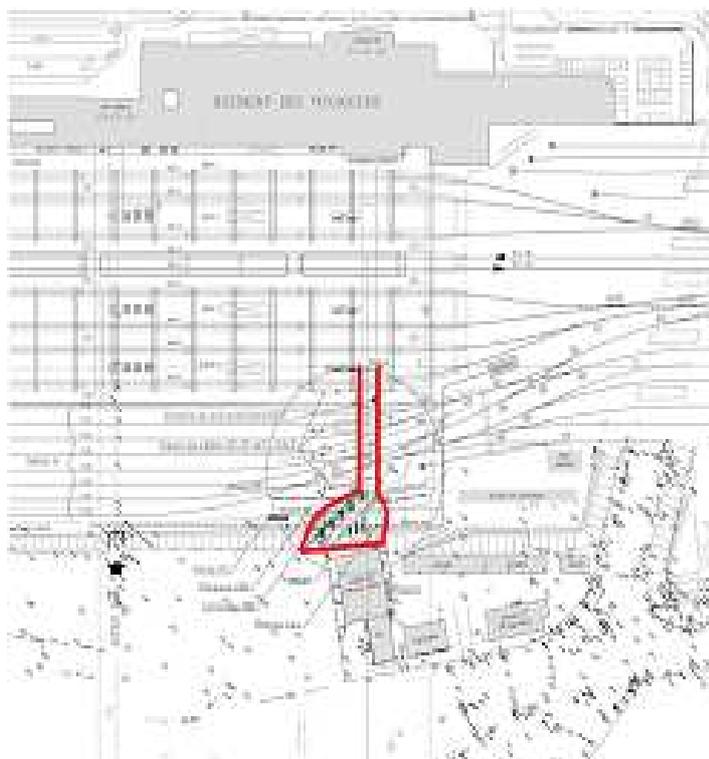


Souterrain réactivé en rouge

2 La description générale de l'opération

Le projet de réactivation du passage souterrain consiste en :

- la dépose des 4 faisceaux de voies existants ;
- la reconstruction des sommiers sur les culées existantes et la mise en place des tabliers sous voies et sous quais ;
- la repose des faisceaux de voies ;
- la construction d'un ouvrage cadre prolongeant l'actuel souterrain (40 m de long, 6,5 m de large et 2,6 m de hauteur) ;
- la construction d'une rampe d'accès de 20 m au sol pour accéder de la rue des Arènes à l'emprise ferroviaire qui sera démolie après travaux ;
- La destruction d'un ancien silo à charbon ;
- l'aménagement de la tête de sortie du tunnel qui débouche sur une placette à aménager donnant sur un bâtiment dit "répéteur"
- la pose de la vidéo surveillance et des composteurs ;



3 Les procédures

Il n'est pas prévu d'enquête publique car tous les terrains appartiennent à RFF et à la SNCF. L'étude d'impact (p.6) précise que : *l'importance de ces travaux (voir ci-dessus) et leur coût qui est supérieur à 1,9 M€ nécessitent la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement*".

L'Ae note que le coût de l'opération n'est pas indiqué dans l'étude d'impact. Cependant, le maître d'ouvrage lui a indiqué que le montant des travaux s'élevait à 4,6 M€.

La gare de Metz est inscrite à l'inventaire des monuments historiques depuis le 15 janvier 1975. Le projet se situant aux abords de monument historique, l'Architecte des bâtiments de France (ABF) a fait savoir par courrier du 26 octobre 2011, qu'il "convenait impérativement d'étudier la valorisation des décors existants dans le souterrain". Par nouveau courrier du 4 février 2011, il fait connaître son accord de principe sur le projet et indique : *"le nouveau projet prévoit un aménagement de la placette et un parti pris de claustra en tôle sur les baies du bâtiment répéteur... Cette solution me semble beaucoup plus qualitative, et pensée dans la globalité du bâti et des espaces libres"*. Il est prévu que l'ABF soit consulté, à nouveau, juste avant le démarrage des travaux.

4 L'analyse de l'étude d'impact

Même si le projet a sa propre autonomie fonctionnelle, il n'en demeure pas moins qu'il s'inscrit dans un réaménagement global du secteur des "Arènes". Pour la bonne compréhension du public, il aurait été souhaitable de trouver dans l'étude les informations relatives à cette opération d'urbanisme.

L'étude d'impact a été réalisée alors que de nombreuses inconnues n'étaient pas encore levées, comme l'avis de l'ABF sur le projet, par exemple. D'une manière générale, elle présente une carence de cartes à l'échelle adaptée au projet et comporte des insuffisances qui sont relevées dans le détail de l'avis ci-après.

4-1 La description de l'état initial

Il n'existe pas d'espace remarquable, toutefois, le talus de la SNCF sert de corridor écologique (p. 28) et abrite une espèce protégée, le Léopard des murailles. Conduire un inventaire ornithologique aurait été utile pour déterminer la présence ou non d'autres espèces protégées sur ce talus.

L'Ae recommande d'effectuer cet inventaire avant de lancer les travaux.

4-2 L'analyse des effets sur l'environnement et les mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet .

4-2-1 La présentation du projet et des travaux

La présentation du projet est sommaire et aurait mérité une cartographie adaptée à son échelle. Il est fait mention de la construction d'une rampe d'accès au domaine ferroviaire depuis la rue aux Arènes ; aucune carte ne la situe alors que le talus SNCF est cité comme corridor écologique (p. 28).

4-2-2 Les impacts sur le milieu naturel

Le site d'intérêt communautaire (SIC) le plus proche est situé à environ 10 km à l'ouest du projet. L'Ae rappelle que les articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement font obligation au maître d'ouvrage d'établir un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000.

Le projet ne faisant pas l'objet d'une enquête publique, l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une étude d'incidence adaptée au projet.

Pendant le chantier un certain nombre de précautions seront prises comme par exemple l'installation d'une aire étanche et la construction provisoire de bacs de rétention pour le stockage des produits.

L'Ae recommande de compléter le dossier par leur localisation et par la rédaction d'un cahier des charges environnemental aux entreprises.

Le maître d'ouvrage indique p.87 que : *"Plusieurs mesures sont proposées afin de réduire les impacts du*

projet sur la flore. Ainsi, lors des aménagements au niveau du talus ferroviaire, on veillera à maintenir au maximum le couvert végétal en place".

Outre le fait qu'il n'est présenté qu'une mesure, l'AE observe qu'il ne s'agit pas d'une mesure d'atténuation.

Des mesures pour pallier la disparition d'une partie de l'habitat du Léopard des murailles ont été validées avec la DREAL. Cet accord prévoit que la réalisation d'un dossier de demande de dérogation ne semble pas justifiée compte tenu de l'impact limité et de la densité de la population (p. 87), sous réserve :

- que les travaux de défrichage du talus soient réalisés en janvier ;
- que le silo à charbon qui recèle la population de Léopard soit détruit avant l'été ;
- que soient reconstitués des micro-habitats comme des murets de pierre sèche.

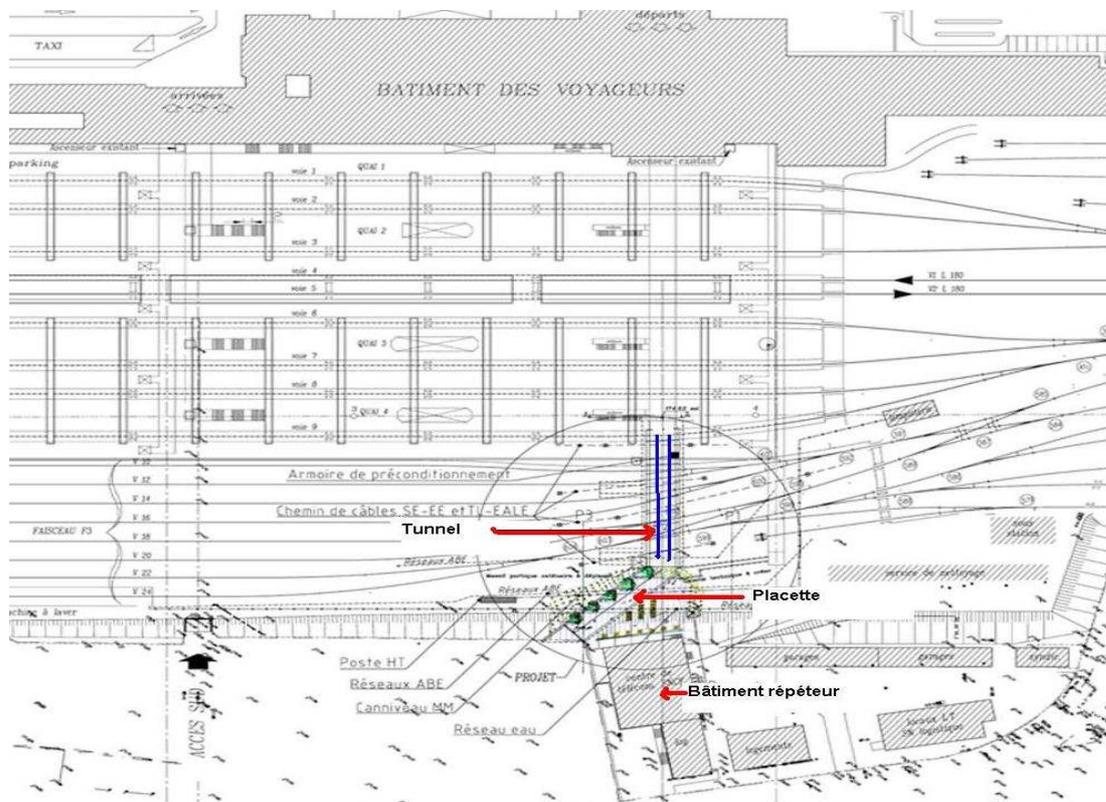
Ces mesures paraissent satisfaisantes et proportionnées à l'enjeu de protection du Léopard, espèce protégée, dont la population est susceptible de ne pas être affectée de façon significative si les conditions prévues sont respectées.

Le talus pouvant abriter des espèces aviaires protégées, un inventaire ornithologique aurait été nécessaire. Cependant, d'après les informations données au rapporteur lors de la visite sur place qu'il a effectuée, le maître d'ouvrage a indiqué qu'il ne pouvait remettre les travaux à l'hiver prochain du fait d'autres travaux plus importants à venir sur le nœud ferroviaire de la gare de Metz, ce qui est d'ailleurs conforme à ce qui est indiqué dans l'étude d'impact (p. 66), et qu'il envisageait de commencer les travaux juste avant l'été 2011.

Le calendrier prévu pour mener les travaux n'est donc plus celui convenu avec la DREAL. Outre que celui-ci n'est pas conforme à ce qui est rédigé dans l'étude d'impact, ceci est susceptible de remettre en cause l'absence d'impact du projet sur le Léopard des murailles.

L'Ae constate la divergence entre la prescription initiale et le contenu de l'étude d'impact sur la date prévue pour les travaux. Elle appelle l'attention du maître d'ouvrage sur l'obligation de se conformer à la réglementation applicable aux espèces protégées dont la DREAL a compétence pour lui définir les modalités d'application adaptées au cas particulier.

4-2-3 Les impacts sur le paysage



Le projet se situant aux abords d'un monument historique, l'ABF a donné son accord sur le principe d'aménagement. Le tunnel débouche au sud-est sur une placette devant un bâtiment dénué de qualité

appartenant à la SNCF appelé "répéteur". L'ABF, outre quelques prescriptions pour la construction du nouveau souterrain, demande la pose de claustras en tôle forgée devant les fenêtres de ce bâtiment avec les mêmes motifs qui se retrouveront sur les portes d'accès du tunnel.

L'Ae recommande de compléter le dossier par le dessin de ces claustras et le projet d'aménagement de la placette.

4-2-4 L'analyse des autres impacts

Les remblais qui seront extraits du tunnel feront l'objet d'analyses pour vérifier la présence ou non de pollution (p. 71). Par contre, aucune indication n'est donnée, ni sur leur devenir, ni sur leur quantité alors qu'en toute hypothèse le volume devrait avoisiner 700 m³.

L'Ae note qu'il s'agit d'un des impacts importants et recommande de compléter le dossier en ce sens.

Les autres éléments de l'étude d'impact n'appellent pas de remarques.

4-3 Le résumé non technique

Le résumé non technique décrit tout d'abord l'état initial du site puis est incomplet.

L'Ae, rappelle qu'il doit pouvoir se lire de façon autonome et comprendre un résumé de toutes les parties exigibles de l'étude d'impact prévues par le code de l'environnement.

Pour la bonne compréhension du public, l'Ae recommande donc de reprendre et compléter ce résumé par :

- **une introduction présentant le projet ;**
- **les compléments nécessaires évoqués dans l'avis ci-dessus ;**
- **l'analyse des méthodes utilisées pour l'évaluation.**
- **une carte à l'échelle adaptée au projet.**

Plan de situation

