

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

(Further guidance is contained in the Environmental and Social Practices Handbook)

Informations générales

Intitulé du projet :	NICE TRANSPORT URBAIN II
Numéro du projet :	2012-0158
Pays :	France
Description du projet :	Le projet comprend la construction de la deuxième ligne de tramway longue de 11,3 km et ponctuée par 20 stations, reliant des aménagements complémentaires (pôles d'échanges, parcs relais) et l'acquisition de 19 rames de 44 mètres nécessaires à l'exploitation de la ligne.
EIE exigée ::	Oui
Carbon Footprint:	Oui ☐ voir section "Carbon Footprint" Non ☒ inférieur aux seuils¹

Synthèse de l'évaluation des incidences environnementales et sociales (principaux problèmes, conclusions et recommandations générales)

Le projet a suivi les procédures réglementaires prévues dans les Directives applicables (EIE, SEA, Cadre sur l'eau, Habitats, Oiseaux).

Le projet se déroule principalement en milieu urbain sur les emprises des voiries existantes et n'est donc pas susceptible d'avoir des effets significatifs sur aucun site réglementaire (Natura 2000 inclus), comme confirmé par l'avis de l'autorité environnementale.

Le projet contribuera à l'amélioration de la qualité des transports collectifs, à privilégier l'utilisation des modes alternatifs à la voiture et à favoriser le transfert modal. Compte tenu des objectifs vertueux poursuivis et hormis quelques aspects négatifs considérés comme étant dûment mitigés (bruit, vibrations, interruptions du trafic), les effets sur l'environnement ne peuvent être que bénéfiques grâce à la réduction des nuisances dues au trafic automobile et l'amélioration des performances énergétiques. Par ailleurs, sur le plan social, la ligne permet de désenclaver certains quartiers en difficulté et de favoriser l'accès à l'emploi des jeunes et des chômeurs de longue durée.

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- Evaluation d'impact environnemental (EIE) : le projet relève de l'annexe II de la Directive 2011/92/EU. Conformément à la législation française, le projet a été soumis à une procédure d'évaluation d'impact environnemental complétée par une évaluation complémentaire au titre de la « loi sur l'eau » en conformité à la directive 2000/60/CE. Il a obtenu l'avis favorable des autorités compétentes. Le projet a été déclaré d'utilité publique le 15 juin 2012 suite à une enquête publique conjointe.

¹ Seuls les projets qui répondent à la portée de l'exercice pilote, tel que défini dans la méthodologie concernant l'empreinte carbone, sont inclus, à condition que les émissions estimées dépassent les seuils suivants: au-dessus de 100 kt CO₂e/an pour les émissions absolues (brut) ou 20 kt CO₂e/an (net) pour les émissions relatives

- **Evaluation stratégique environnementale (ESE) :** le projet fait partie des actions prévues dans la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains de Nice Côte d'Azur pour la période 2007-2015, arrêté le 25 septembre 2006 et approuvé le 28 janvier 2008. Celui-ci n'a pas fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale car les études ont été engagées pendant la période de transition prévue dans la directive 2001/42/CE.

Le projet ainsi que les mesures d'accompagnement (en particulier les projets de développement urbain et de densification des quartiers traversés) s'inscrivent dans le cadre du SCOT qui est en cours d'approbation et qui a aussi fait l'objet d'une ESE.

Impact Environnemental et mesures de mitigation

- *Localisation et impacts sur zones Natura 2000 :* le projet est localisé en contexte urbanisé hors site Natura 2000. Parmi les 3 sites situés à proximité, la ZPS (Zone de Protection Spéciale – réseau Natura 2000) « Basse vallée du Var » étant la plus susceptible d'être concernée par le projet, une évaluation des incidences du projet a été réalisée. Elle conclut, de façon justifiée, en l'absence d'incidences significatives négatives du projet sur le site Natura 2000 comme confirmé par l'avis de l'autorité environnementale.
- *Impacts 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 de mitigation/compensation mises en œuvre sont considérées adaptées (Charte « Chantier Vert » de NCA systématiquement intégrée aux marchés de travaux).

Les travaux de la section souterraine nécessiteront l'occupation temporaire de la voirie et des espaces publics (jardins publics, places) qui seront réaménagés par la suite. D'ailleurs, le projet prévoit un solde positif de 1 700 arbres supplémentaires.

Pour la section souterraine de la ligne, les impacts concernent la production importante de déblais. Cet impact sera minimisé par un plan de gestion des déblais qui prévoit d'analyser de façon précise la nature et l'état des matériaux excavés afin d'identifier des filières de valorisation, traitement ou stockage possibles en fonction des caractéristiques identifiées et l'évacuation par voie maritime.

- *Impacts pendant la phase opérative :* la création de surfaces imperméabilisées au niveau de deux nouveaux parcs-relais et du Centre Technique Nikaïa aura un impact permanent. Néanmoins, il a été prévu des ouvrages de rétention et de décantation pour les eaux de ruissellement. Par ailleurs, ceci sera compensé par des accompagnements végétaux (engazonnement de l'essentiel de la plate-forme) le long du tracé et un bilan de plantations positif.

Au niveau du bruit et des vibrations, le projet génère de manière générale des impacts positifs du fait de la diminution du trafic automobile. L'étude d'impact prévoit une diminution globale des niveaux sonores de l'ordre de 4 dB. Les vibrations seront limitées par l'intégration de dispositifs anti-vibratiles.

- *Atténuation du changement climatique :* 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 (baisse des émissions de CO₂) et donc sur le changement climatique.
- *Adaptation au changement climatique :* une partie du tracé est située à proximité des cours d'eau en zone à faible risque d'inondation. La ligne ainsi que l'ensemble des équipements mis en place sont conformes aux prescriptions du Plan de Prévention du Risque d'inondation de la « Basse Vallée du Var » en cas d'aléa exceptionnel. Concernant le risque de ruissellement urbain, deux types d'ouvrages y sont vulnérables : les trémies d'accès et de sortie et les émergences des stations et puits. Différents types de mesures seront mis en place pour protéger les équipements liés au tunnel (rehausser des accès et/ou système de collecte et de rétention d'eau et, exceptionnellement, en cas d'alerte dépassant un seuil fixé, arrêt du système et évacuation).

Évaluation des incidences sociales

463 parcelles seront concernées par les emprises tramway (dont 429 parcelles souterraines à acquérir et 34 propriétés privées). Les impacts seront minimisés par la mise en place d'une commission d'indemnisation.

Par ailleurs, le projet aura des effets positifs car il constitue un levier essentiel pour le désenclavement de deux quartiers en difficulté de l'agglomération en favorisant l'accès aux pôles économiques et aux services de l'agglomération.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Les procédures d'information au public ont été menées conformément à la directive 2003/4/CE et à la directive 2003/35/CE par le biais des mécanismes de concertation et d'enquête publique prévues par la législation française. Préalablement à l'enquête publique, une longue période de concertation publique préalable s'est déroulée entre septembre 2006 et novembre 2009 au fur et à mesure des avancements des études. La délibération du bilan de ces concertations, le 9 décembre 2009, a donné les lignes principales du projet.

L'enquête publique s'est déroulée du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012 inclus. Le projet a obtenu un avis favorable de la commission d'enquête le 15 mars 2012.