

Public

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	Prêt Cadre Transports Publics – Sophia Antipolis
Numéro du projet :	2017-0921
Pays :	France
Description du projet :	Financement du projet de développement de deux lignes de BHNS (Bus à Haut Niveau de Services) sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis au sud de la France. Le projet comprend la construction d'un site propre bus à double sens de 7.5 km de longueur entre la gare ferroviaire et le quartier des Trois Moulins et la réalisation de voies réservées sur 2 km de longueur. Le projet inclut également: (i) l'achat de 21 bus articulés de 18 m, (ii) la création de deux parcs relais (P+R) et la mutualisation de deux autres (i.e. parkings liés à d'autres opérations et dont une partie sera utilisée en P&R, en mutualisant les besoins) et (iii) un nouveau dépôt sur le site d'un ancien dépôt.
EIE exigée :	Oui

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone¹: Non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- *Conformité avec la réglementation environnementale*: Le projet s'inscrit dans le cadre du plan d'aménagement urbain de l'agglomération (SCOT approuvé en 2008). Il fait aussi partie des actions prévues dans le Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2008 (le PDU est en cours de mise à jour). Ces plans n'ont fait l'objet d'évaluations stratégiques environnementales.
Le projet relève de l'Annexe II de la Directive 2011/92/EU, modifiée par la Directive 2014/52/EU. Il a fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact comme prévu par la législation française (Code de l'environnement). Il a obtenu l'avis favorable de l'autorité environnementale et a été déclaré d'utilité publique le 18 juin 2013.
- *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 comme étant adaptées.
- *Impacts pendant la phase opérative*: Les impacts se situeront au niveau des voies nouvelles ainsi qu'au niveau des parcs-relais par la création de 3,4 ha environ de surfaces

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de 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 100 000 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, MC 29/06/2018

imperméabilisées. Des bassins de décantation des eaux pluviales minimiseront les effets des imperméabilisations.

- *Impacts d'autres projets:* Par ailleurs, diverses opérations (tel que le pôle d'échanges d'Antibes ou la vélo-station) présentent des liens fonctionnels avec le projet, car ils contribuent avec lui à l'amélioration de l'offre de transport. Il y a aussi d'autres projets connus, notamment des projets d'urbanisation ou d'équipements publics situés aux abords du projet (ZAC - Zone d'aménagement concertée, des Clausonnes, salle omnisport, salle de spectacle, etc.) qui renforcent sa justification dans une vision prospective de l'aménagement. L'étude d'impact tient compte de ces impacts divers et conclut qu'il y a des impacts cumulés avec outre l'évolution des trafics. Des mesures sont mises en œuvre à l'échelle des projets, par exemple pour les enjeux en matière de qualité des eaux un bassin sera aménagé pour permettre de récupérer les eaux de ruissellement de la ZAC.
- *Localisation et impacts sur les zones Natura 2000 et sur la biodiversité :* Le projet se situe principalement sur les emprises des voiries existantes en dehors de tout périmètre de zone Natura 2000 (deux sites Natura 2000 se situent dans un rayon de cinq kilomètres autour du site d'étude Dôme de Biot (Code : FR9301572) et Baie et Cap d'Antibes - Iles de Lérins (Code : FR9301573).

L'avis favorable de l'autorité environnementale décrit que l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 conclut, de manière justifiée, une absence d'effet 'significatif' (cela équivaut à recevoir le formulaire A).

Le projet traverse des parcelles appartenant au Parc Naturel Départemental (PND) de la Brague, qui constitue un Espace Naturel Sensible au titre de l'article L. 142-1 du code de l'urbanisme. Les surfaces mises en jeu représentent près de 8 000 m², soit moins de 0,15 % du périmètre actuel du Parc Naturel Départemental. Les enjeux naturalistes ne témoignent pas d'une richesse particulière au site traversé ni d'impact qui ne pourrait être réduit ou compensé.

Outre les zones rudérales (travaux en cours ou récents sur plus de 2 ha), le présent projet induira des effets d'emprise dans la zone d'étude d'environ 3 ha environ répartis entre: environ 1 ha de milieux naturels pour le franchissement du vallon et l'aménagement d'une voie véhicules légers sur la ZAC des Cistes, environ 1 ha de milieux naturels pour l'élargissement de la route des Trois Moulins et l'aménagement d'une voie pour le bus-tram sur la ZAC des Clausonnes, et 1 ha d'espaces verts auxquels s'ajoute la suppression de plantations d'alignement.

Compte tenu des impacts possible des nouvelles voiries sur des espèces d'intérêt communautaire, le projet a fait l'objet d'une évaluation appropriée. Neuf espèces protégées de flore ont été inventoriées à l'échelle de la zone d'étude, localisées le long de la Valmasque et en secteur ouvert. Les amphibiens, les reptiles, les oiseaux, les insectes et les mammifères ont été recensés. Le dossier identifie un impact sur une espèce protégée, l'Ophrys de Provence (moins d'une dizaine de pieds à ce stade d'étude du projet). Le dossier prévoit un déplacement des spécimens concernés.

Après l'avis favorable du Conseil National de Protection de la Nature en date du 25 juillet 2014, l'arrêté préfectoral de dérogation des dispositions relatives à la protection des espèces (Article 16 de la Directive Habitats et de l'Article 9.1.c de la Directive Oiseaux) a été délivré le 28 avril 2015.

- *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 et donc sur le changement climatique.

Évaluation des incidences sociales

Le projet n'aura pas d'effets négatifs sur le plan social car il se déroule principalement sur les emprises des voiries existantes. Les mesures associées (création de nouvelles voiries) requièrent des acquisitions foncières limitées pour lesquelles des mesures de compensation sont prévues.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

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 s'est déroulée du 2 mai 2011 au 10 juin 2011. L'enquête publique s'est déroulée du 6 décembre 2012 au 17 janvier 2013.

Après prise en compte des avis du public et des réponses et différents engagements du maître d'ouvrage, la commission d'enquête a émis un avis favorable le 18 Février 2013.

Puis après avoir été déclaré d'utilité publique, le projet de Bus Tram Antibes – Sophia a fait l'objet d'une enquête parcellaire. Il s'agit de définir et de déterminer les emprises foncières nécessaires à la réalisation de ce projet. Une enquête s'est déroulée du 19 janvier au 4 février 2015.

Conclusions et Recommandations

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

Il aura des impacts négatifs à caractère temporaire pendant la phase de chantier (bruit, vibrations, interruptions du trafic) qui seront dûment mitigés.

Le tracé du projet se situe en dehors de tout périmètre de site Natura 2000. Toutefois le projet aura des impacts permanents localisés sur les zones de continuité écologique qu'il traverse et, par conséquent, sur des espèces protégées qui y habitent. Le projet a fait l'objet d'une évaluation appropriée et d'une procédure de dérogation des dispositions relatives à la protection des espèces (Article 16 de la Directive Habitats et de l'Article 9.1.c de la Directive Oiseaux). Compte tenu de son intérêt économique et social, et après définition des mesures de mitigation et de compensation proposées, il a reçu l'avis favorable de l'autorité compétente. Son impact global peut être considéré comme acceptable avec des impacts résiduels localisés.

Étant donné les aspects précédents, le projet est acceptable pour le financement par la BEI.