

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	PRET CADRE TRANSPORTS PUBLICS - NIMES
Numéro du projet :	20180401
Pays :	France
Description du projet :	Le projet comprend la création de la deuxième ligne de voies réservées aux bus à « haut niveau de service » (BHNS) sur un linéaire d'environ 11,5 km (26 stations) et les aménagements urbains et paysagers associés. Le projet inclut l'achat du matériel roulant - 16 nouveaux bus hybrides de 24m, la construction d'un parc-relais (P+R) et l'aménagement d'un deuxième sur un parking existant.
EIE exigée :	oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone <sup>1</sup> » :	non

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

#### Évaluation des incidences environnementales

*Le projet* : Le projet de la deuxième ligne de voies réservées aux bus à « haut niveau de service » (BHNS)- ligne T2 - traverse la commune de Nîmes d'Ouest en Est en passant par le centre-ville et sera en site propre sur plus de 90 % du tracé (dont 0.21km de voies nouvelles). Le projet prévoit en outre la construction d'un parc relais en ouvrage d'environ 250 places aux Laenned et l'aménagement d'un deuxième P+R sur un parking existant Paloma. Dans le cadre du projet, le dépôt de bus sera rénové pour pouvoir accueillir les 16 bus supplémentaires nécessaires à l'exploitation de la ligne sans extension du bâtiment.

*Conformité avec la réglementation environnementale* : Le projet relève de l'annexe II de la directive 2011/92/UE modifiée par la directive 2014/52/UE et par conséquent la nécessité de mener une étude d'impact environnemental (EIE) est déterminée par l'Autorité Environnementale (AE). Pour le cas présent, l'AE a décidé, le 6 octobre 2017, de soumettre à étude d'impact le projet dans le cadre de la procédure de Déclaration d'utilité publique. L'avis de l'autorité environnementale, sur l'étude d'impact, a été émis le 17 mai 2018. L'utilité publique du projet a été prononcée par arrêté préfectoral le 15 octobre 2018.

Le projet s'inscrit dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Sud du Gard, approuvé le 7 juin 2007, en cours de révision dont l'approbation devrait intervenir en fin d'année 2018. Il fait aussi partie des actions prévues dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU), approuvé le 6 décembre 2007 et ayant fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale tel que prévu par la Directive 2001/42/EC (Directive SEA).

<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub>e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Luxembourg, 22 Novembre 2018

*Localisation et impacts sur les zones Natura 2000 et sur la biodiversité* : Le projet se situe majoritairement en zone urbaine et sera réalisé, principalement, sur les emprises des voiries existantes en dehors de tout périmètre de zone Natura 2000. Les deux sites les plus proches du périmètre du projet (FR9112015 «Costières nîmoises» et FR9112031 «Camp des garrigues») sont situés à 3.2 km et 5 km respectivement. L'évaluation appropriée réalisée dans le cadre de l'EIE confirme que le projet ne portera pas d'atteinte sur l'état de conservation des sites et espèces d'intérêt communautaires.

*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 d'atténuation mises en œuvre sont considérées comme étant adaptées au contexte du projet.

*Impacts pendant la phase d'exploitation* : Au niveau du bruit, le projet génère de manière générale des impacts positifs du fait de la diminution du trafic automobile. Seulement 10 bâtiments présentent une aggravation significative des nuisances sonores du fait de la modification du plan de circulation pour lesquels des protections de façade seront mises en place.

Le projet prévoit l'imperméabilisation d'environ 9 500 m<sup>2</sup> sur l'ensemble du corridor. L'augmentation du débit de ruissellement des eaux pluviales sera compensée par la création de noues, de tranchées drainantes et de 6 bassins de rétention.

Le projet requiert l'abattage de 383 arbres (aucun dans le secteur sauvegardé). Cet abattage aura une incidence sur l'aspect paysager des secteurs traversés. Toutefois le bilan « arbres abattus / arbres plantés » demeure positif (+590 arbres).

*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

*Adaptation au changement climatique* : Le projet a fait l'objet d'une analyse de vulnérabilité face au changement climatique qui conclut que le dimensionnement des réseaux d'assainissement ainsi que les modalités d'implantation des ouvrages intègrent le risque potentiel d'épisodes pluvieux plus denses et plus fréquents. Le projet sera implanté de façon compatible avec le plan de prévention du risque d'inondation. De plus, l'étude d'impact confirme que le projet n'aura pas d'incidences sur le risque inondation.

## **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.

Le projet aura des effets positifs puisqu'il constitue un levier essentiel pour le désenclavement de trois quartiers « prioritaires » car il favorise l'accès de ces quartiers aux pôles économiques et aux services et équipements de l'agglomération.

## **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.

Luxembourg, 22 Novembre 2018

L'enquête publique s'est déroulée du 11 juillet au 10 août 2018 et la commission d'enquête a émis un avis favorable le 14 septembre 2018. Suite aux observations du public et à la demande de la commission d'enquête, le centre hospitalier sera directement desservi par le projet.

## Conclusions and Recommendations

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. Par ailleurs, le projet aura des effets positifs puisqu'il constitue un levier essentiel pour le désenclavement de trois quartiers « prioritaires » car il favorise l'accès de ces quartiers aux pôles économiques et aux services et équipements de l'agglomération.

Le projet sera réalisé en grande partie sur les emprises des voiries existantes et, de ce fait, les impacts sur l'environnement seront limités et atténués autant que possible par les mesures proposées.

Le projet a suivi les procédures réglementaires prévues dans les Directives applicables (EIE, SEA, Cadre sur l'eau, Habitats, Oiseaux). L'évaluation appropriée réalisée dans le cadre de l'EIE confirme que le projet ne portera pas d'atteinte sur l'état de conservation des sites et espèces d'intérêt communautaires.

De ce fait, sur la base des informations fournies par le Promoteur, le projet est considéré comme acceptable, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.