

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

01/09/2017.

Dossier complet le :

01/09/2017.

N° d'enregistrement :

2017 - 005491.

1. Intitulé du projet

Réalisation de la ligne T2 Tram'bus diagonal de Nîmes Métropole

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Monsieur Yvan LACHAUD - Président de Nîmes métropole

RCS / SIRET

2 4 3 0 0 0 6 4 3 0 0 0 4 5

Forme juridique

Communauté d'agglomérations

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6.a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des EPCI non mentionnés aux b) et c) de la colonne précédente	Le projet concerne la création du Tram'Bus Diagonal (TCSP type BHNS) en site propre parcourant la ville de Nîmes d'Est (PALOMA) en Ouest (CHU), représentant un linéaire d'environ 11,5 km, dont 11,3km consistent en l'aménagement de la voirie existante. Il s'accompagne de la création d'un parking relais de 247 places (P+R Laënnec).
41.a) Aires des stationnement ouverte au public de 50 unités ou plus.	Le projet relève également de la nomenclature IOTA (rubriques 2.1.5.0 et 3.2.2.0)

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet Tram'Bus Diagonal (T2) est un projet de transport doté de voies réservées aux bus, projet qui se veut à « haut niveau de service » (BHNS). Ce projet s'inscrit pleinement dans le Plan de Déplacements Urbains 2007 (PDU) qui prévoit le développement d'une ligne intégrée au réseau de transports collectifs actuels afin de réduire de 8 à 10% la part de la voiture dans les déplacements. Il concerne ainsi trois grands quartiers : Pissevin - Valdegour, Chemin Bas d'Avignon et Mas de Mingue.

Le projet s'étend donc sur 11,5 km, traversant Nîmes d'Ouest en Est. Il consiste principalement en une modification de la voirie existante (11,3km sur 11,5km) pour permettre l'insertion du BHNS. Seuls 200m environ de routes seront créés dans le cadre du projet.

Le parcours de la ligne Tram'Bus Diagonal s'effectue en site propre à double sens, sauf en quelques points singuliers. Il s'accompagne d'aménagements en faveur des déplacements doux à destination des cyclistes et des piétons.

Par ailleurs, un parking relais sera créé à l'Ouest et un parking existant réaménagé à l'Est.

La démolition d'une pharmacie, d'un hangar et de quelques maisons est ce jour envisagée.

4.2 Objectifs du projet

Face à l'essor démographique constant de la métropole nîmoise, les déplacements constituent un enjeu urbain, social et économique majeur. Le centre-ville, qui regroupe 60% de la population et près de 85% des emplois, constitue, dans ce contexte, un axe prioritaire.

Ainsi, le projet est destiné à renforcer et améliorer la performance du réseau de transports initié par la construction de la ligne T1 Nord-Sud, et celle de son extension autour de l'Ecusson. Il vise également à renforcer le lien existant entre les communes périphériques et le centre de la ville.

D'un potentiel de 25 à 40 000 voyageurs par jour à terme, et de 11,5km de long, ce projet enrichit l'offre de déplacements doux à destination de cyclistes et des piétons. En effet, le projet prévoit le partage de la circulation entre la voiture, les modes doux piétons et cyclistes et la plateforme de Tram'Bus Diagonal.

Le Tram'Bus Diagonal (T2) a pour objectif de satisfaire aux enjeux de la transition énergétique. Ainsi, son ambition est de déployer, au sein du territoire de l'agglomération, un projet socialement équitable, écologiquement sain, économiquement viable, conformément aux trois piliers du développement durable.

En plus du gain de temps pour voyager et d'une meilleure desserte pour les usagers, c'est donc toute la "qualité de ville" qui se trouve améliorée.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La réalisation des travaux se déroulera selon l'organisation générale suivante :

- une période fixe d'installation de chantier et de libération des emprises,
- les travaux préparatoires, démolitions et terrassements,
- la pose des réseaux, principalement pour l'assainissement pluvial, la multiboulaire et l'éclairage public,
- le nivellement et la pose des bordures,
- les voiries, trottoirs et plateforme TCSP,
- les aménagements de surface, pose de mobilier urbain, de candélabres, création d'espaces verts et finitions d'ensemble.

Un découpage du tracé en deux phases sera opéré, mais reste à préciser. Ce phasage devrait permettre de desservir au plus tôt les quartiers prioritaires et viserait à limiter l'impact travaux sur une partie de la ville. Chaque phase devrait durer environ 18 mois.

En tout état de cause la réalisation des travaux poursuivra les objectifs suivants:

- maintenir autant que possible des conditions de circulation acceptables pour les véhicules et les bus, tout en limitant les déviations de circulation,
- maintenir autant que possible une accessibilité et un environnement acceptable pour les habitants et les activités commerciales riveraines.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase exploitation le projet offrira un service de transport performant mettant à la disposition du plus grand nombre tous les atouts du « haut niveau de service » :

- meilleure accessibilité,
- temps de parcours garanti par sa voie en site propre et la priorité aux carrefours,
- fréquence de passage élevée, (toutes les 5 à 8 min)
- amplitude horaire large (5 heures du matin à minuit selon les jours).

En offrant une capacité unitaire pouvant atteindre 1200 passagers/h (aux heures de pointe), le Tram'Bus Diagonal allie performance, modernité, confort et sécurité, en particulier pour les personnes en grande difficulté de mobilité.

Long de 11,5km, le Tram'Bus Diagonal prévoit 21 stations implantées à proximité des lieux d'animation et espacées de moins de 500m en moyenne. Elles seront constituées d'un système de billettique et d'un abri voyageur assurant une protection contre la pluie et le vent.

Sur le parcours de nombreux points d'échanges permettront de passer d'un mode de transport à l'autre (vélo, train, bus, voiture...).

Les cheminements piétons seront aménagés de façon à garantir la continuité, le confort et la sécurité des itinéraires menant aux stations.

Grâce aux parkings-relais de part et d'autre de la ligne, les automobilistes bénéficieront d'un accès facilité et économique au Tram'Bus Diagonal et pourront laisser leur voiture en toute sécurité.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis à autorisation au titre de la nomenclature eau définie à l'article R.214-1 du Code de l'Environnement, et plus particulièrement vis à vis des rubriques 2.1.5.0 et 3.2.2.0. Conformément à l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017, un Dossier d'Autorisation Environnementale (DAE) sera donc produit.

Le projet fait également l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et d'une mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) de Nîmes.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Linéaire total de 11,5km dont: - modification de voiries existantes - création de voirie	11,3km 200 mètres environ
Stations	21 stations

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

30000 Nîmes

Coordonnées géographiques¹

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38°; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 5 ° 08' 41" E Lat. 43 ° 19' 44" N

Point d'arrivée :

Long. 5 ° 09' 00" E Lat. 43 ° 19' 43" N

Communes traversées :

La commune de Nîmes

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Le projet consiste principalement en la modification de la voirie urbaine existante afin d'y intégrer des voies réservées aux Bus.

Le réseau de voiries concerné n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nîmes fait partie de la Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole. La commune de Nîmes a élaboré son PPBE au cours de l'année 2013. Il a été approuvé par le Conseil municipal le 20 juillet 2013. Le Plan de Prévention est actualisé au moins tous les cinq ans.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La partie centrale du projet est concernée par : - le PSMV (secteur sauvegardé de Nîmes approuvé le 5/05/2007), - 45 périmètres de protection de monuments historiques inscrits et classés ainsi que l'Enceinte antique, inscrite M.H. le 31/10/1989, et son périmètre de protection.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Nîmes est particulièrement soumise au risque inondation. Celui-ci est lié à la présence d'une part du Vistre (inondation de plaine) et d'autre part des cadereaux qui traversent la zone (inondation par ruissellement urbain). Ainsi, la commune de Nîmes est couverte par un Plan de Prévention des Risques inondation Le PPRi a été approuvé le 28/02/2012 et modifié le 04/07/2014.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans sa traversée du centre-ville de Nîmes, le projet longe et intercepte le périmètre du site inscrit "Centre historique de Nîmes"
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé à proximité de plusieurs sites Natura 2000. Le plus proche, la ZPS "Costières nîmoises", est localisé à environ 3 km.
D'un site classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zone d'étude se situe à 200m du site classé le 23/08/1991 "Le Jardin de la Fontaine".

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le profil du projet est un profil rasant nécessitant peu de remblais ou déblais. De plus, l'équilibre déblais/remblais permet de répondre aux enjeux hydrauliques forts du secteur.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le profil du projet est un profil rasant nécessitant peu de remblais ou déblais. De plus, l'équilibre déblais/remblais permet de répondre aux enjeux hydrauliques forts du secteur.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'insère dans un environnement urbanisé où les milieux naturels sont très faiblement présents et très anthropisés. La biodiversité y est limitée et composée d'espèces communes présentant un enjeu de conservation faible. L'urbanisation du secteur et l'isolement des espaces semi-naturels restants qu'elle engendre ne permettent pas de maintenir de continuités écologiques. Les alignements d'arbres peuvent néanmoins constituer des axes de déplacement et feront à ce titre l'objet d'une attention particulière.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche du projet est situé à environ 3km. Le lien fonctionnel entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 alentours est fortement limité par l'urbanisation dense. Ainsi, l'évaluation Natura 2000 réalisée dans le cadre du projet conclut en l'absence d'incidences sur l'état de conservation des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 locaux.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone d'étude s'inscrit essentiellement dans une zone urbanisée. Les terrains y sont déjà majoritairement bâtis et accueillent de l'habitat résidentiel, des activités économiques ainsi que des équipements. Le projet n'aura donc pas d'impact sur les espaces naturels, agricoles et forestiers.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aire d'étude du projet comprend six Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). La zone d'étude est également soumise au risque TMD (gazoduc, infrastructure, voies ferrées) Enfin, plusieurs sites et sols pollués en activité ou non ont été recensés, sans pour autant représenter de contraintes pour la réalisation du projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est soumis aux risques naturels suivants: - risque inondation (PPRI approuvé le 28/02/2012 et modifié le 04/07/2014). Ce risque présente un fort enjeu pour le projet. - aléa ponctuellement fort pour le risque de remontée de nappe sur les secteurs soumis au risque inondation, - aléa retrait et gonflement des argiles, - aléa de niveau de sismicité 2 (sismicité faible),
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation du projet en site propre engendra une circulation renforcée de bus sur le linéaire ainsi qu'un report de trafic routier sur les axes alentours. Néanmoins, la qualité de service rendue par le projet permettra un report modal de la voiture vers le bus et les modes de déplacements doux, et à terme une réduction globale de la circulation. La circulation sera pacifiée et le cadre de vie amélioré
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	La phase travaux générera des nuisances sonores temporaires compte tenu de l'utilisation et de la circulation d'engins de chantier. A terme, le report modal de la voiture vers le bus et les modes de déplacements doux permettra une baisse de la circulation qui se traduira par une diminution des niveaux de bruits. L'ambiance sonore sera donc améliorée par la réalisation du projet.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Quelques odeurs pourraient d'être émises lors de la phase d'application d'asphalte, en phase travaux, donc de manière temporaire.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux des vibrations modérées (pilonneuse, plaque vibrante) temporaires pourront être produites.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Un éclairage nocturne sera assuré en phase exploitation, comme cela est déjà le cas sur ce secteur urbanisé. Le matériel qui sera mis en place sera en revanche plus performant et moins dérangeant (éclairage de type LED).</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La circulation des bus engendrera des rejets. Néanmoins, le projet ne générera pas de trafic supplémentaire (report modal) et permettra au contraire de pacifier la circulation routière tout en favorisant l'usage des modes doux (cycles, piétons). Par ailleurs, Nîmes Métropole étudie la possibilité de choisir des bus ne roulant pas au diesel (hybride, GNV, électrique...) en fonction des évolutions technologiques disponibles.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux de ruissellement pluvial seront collectées et rejetées dans le réseau communal existant. Par ailleurs, des dispositifs seront mis en place pour compenser l'imperméabilisation supplémentaire. Dans les zones inondables le projet ne modifie pas l'écoulement des eaux. Ces points feront l'objet d'un traitement spécifique dans le cadre du DAE.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun monument historique ne sera détruit dans le cadre du projet mais les travaux concerneront plusieurs périmètres de protection. Les démarches nécessaires auprès de l'ABF et de la DRAC seront menées pour veiller à la préservation du patrimoine de la ville.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Les projets existants ou approuvés dont les incidences sont susceptibles d'être cumulées à celles du projet sont :

- ZAC du Mas Lombard
- Musée de la Romanité
- Projet d'aménagement des cadereaux de Valdegour et Saint Césaire
- Projet d'aménagement du cadereau d'Uzès et de ses affluents
- ZAC de la Gare
- Projet Hoche Université
- Projet d'extension du CHU
- Projet de renouvellement urbain des quartier Pissevin et Valdegour
- projet de renouvellement urbain du quartier Chemin Bas d'Avignon

En cas de simultanéité de réalisation des projets, des effets cumulés en phase travaux pourraient apparaître en matière de bruit, de pollutions accidentelles, de qualité de l'air ou encore de production de déchets. Chaque projet devra prendre des mesures pour réduire ces effets potentiels. Les projets de réaménagements urbains sont également susceptibles d'avoir des effets cumulés sur la qualité de l'air du fait de l'augmentation de trafic bien que ceux-ci restent difficilement qualifiables. Aucun effet cumulé n'est attendu sur le milieu naturel. En revanche des effets cumulés positifs significatifs sont attendus sur le cadre de vie et le paysage grâce au renouvellement et la mise en valeur du contexte urbain actuel.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

La prise en compte des enjeux environnementaux a guidé la démarche itérative de choix du tracé, en privilégiant l'évitement des enjeux les plus forts. Les principales incidences du projet identifiées font l'objet de mesures spécifiques dans une démarche ERC, parmi lesquelles :

- la création de bassins de rétention, de noues et fossés drainant pour la gestion des eaux pluviales et du risque inondation,
- le choix d'un éclairage adapté afin de limiter les nuisances pour les riverains et la faune,
- la plantation de nombreux arbres favorables au cadre de vie, à la santé humaine et à la biodiversité,
- la préservation du patrimoine culturel et archéologique du secteur,
- etc.

Afin de permettre une vision plus globale des mesures mises en œuvre dans le cadre du projet, un tableau de synthèse par thème des mesures environnementales du projet est joint en annexe 6 du présent formulaire.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard du formulaire préalablement rempli, la réalisation d'une évaluation environnementale ne nous semble pas nécessaire. En effet, le principal enjeu du projet est lié au risque inondation et aux milieux aquatiques, thématiques qui seront traitées finement dans le cadre du DAE (projet soumis à autorisation au titre de la "Loi sur l'Eau"). Les mesures énoncées précédemment (cf. annexe 6) permettent de réduire significativement les effets du projets, concentrés en phase travaux.

En parallèle, les effets positifs du projet sont nombreux et conséquents, en particulier pour la qualité de vie des usagers et riverains : gain de temps, meilleure desserte, amélioration de l'ambiance sonore, amélioration du confort et de la sécurité pour les piétons et les personnes à mobilité réduite, développement du réseau cyclable... Les bénéfices économiques et sociaux (création d'emplois, soutien à la politique de la ville par la desserte des quartiers...) apparaissent ainsi très significatifs.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
1 - CERFA n°14734 2 - Cartographie de localisation du projet 3 - Photographies du site d'implantation du projet 4 - Plan du projet 5 - Carte de localisation du projet au regard des sites Natura 2000 6 - Tableau de synthèse des mesures environnementales

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Nîmes

le.

30/08/2017

Signature



