Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'environnement

# 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**

cerfa N° 14734*03

*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 : | Dossier complet le : | N° d'enregistrement : |
|---|---|---|
| 26/04/2018 | 26/04/2018 | F09318P0160 |

## 1. Intitulé du projet

Réalisation des infrastructures et mise en place d'équipements destinés aux aménagements de deux lignes de bus à haute fréquence sur les communes d'Avignon, Le Pontet et Vedène (84).

## 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 : SPL TECELYS agissant au nom et pour le compte du Grand Avignon

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale : Le PDG de la SPL TECELYS Jean Marc ROUBAUD

RCS / SIRET : 5 3 5 2 4 5 7 1 6 0 0 0 1 9 | Forme juridique : SPL.

***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.)* |
|---|---|
| Rubrique 6 a) | Projet de deux lignes de bus sur un linéaire total de 25,4 km :<br>- Essentiellement sur des emprises existantes : travaux de réaffectation des voies,<br>- Dont 7 km de voies dédiées (soit 30 % du linéaire total).<br>Nombre de carrefours créés : 6 |

## 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 consiste en la création de deux lignes de bus à haute fréquence venant compléter le premier tronçon de tramway à horizon 2019 et assurant les dessertes suivantes :

- La ligne Agroparc/Saint Lazare d'un linéaire d'environ 10.5 km reliant le pôle d'Agroparc et ses activités économiques et universitaires au centre-ville d'Avignon,
- La ligne Avignon Nord/Hôpital d'un linéaire d'environ 14.9 km reliant les villes d'Avignon et du Pontet, depuis la zone commerciale d'Avignon Nord jusqu'au centre hospitalier d'Avignon, en passant par le centre-ville d'Avignon.

Le projet consiste en la mise en place de priorités au feu et se situe essentiellement sur l'emprise de voirie actuelle (marquage au sol, réaménagement de carrefours, réaffectation de voies, mise en valeur des arrêts, ...) afin d'atteindre les performances attendues en termes d'amélioration du service et de fréquentations.

Ces deux lignes traversent les communes d'Avignon, Vedène, le Pontet et très partiellement Sorgues. Elles remplaceront les lignes 2 et 3 actuelles du réseau TCRA qui empruntent le même tracé (présentées dans l'annexe 7). Leur réalisation répondra à **des objectifs qualitatifs forts en matière de transport collectif urbain** en reliant 3 des 4 pôles majeurs identifiés dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Avignon.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

### 4.2 Objectifs du projet

Le projet des deux lignes de bus haute fréquence vise à :

- **Compléter** l'offre de transport apportée par le premier tronçon du tramway, le long de la route de Marseille jusqu'à Agroparc,
- **Optimiser** de façon significative la fréquentation du réseau de transports collectifs, pour attirer de nouveaux usagers et leur garantir une offre de déplacements compétitive sur le plan économique et performante sur le plan écologique.
- **Accompagner** le développement économique de l'agglomération en assurant une desserte performante.

Le concept retenu pour la définition des performances des lignes de bus à haute fréquence s'articule autour des principes suivants :

- Aménagements (priorités ou facilitations de circulation) visant à des gains de temps de parcours et à une meilleure attractivité des bus,
- Temps de parcours garantis et constants toute la journée,
- Gains de temps de parcours de plusieurs minutes,
- Offre renforcée : Fréquences importantes (10 à 12 mn), cadencement des horaires et amplitude horaire large (proche de celle du tramway)
- Identité visuelle : Stations spécifiques (mobilier, quais, signalétique ...), Véhicules identifiables (livrée, girouettes, ...).

Voir plus de détails en **Annexe 7.**

### 4.3 Décrivez sommairement le projet

#### 4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux sont prévus pour une durée de 6.5 mois et seront séquencés en 3 secteurs. Le planning prévisionnel de l'opération indique un démarrage des travaux en janvier 2019 pour une mise en service des deux lignes mi-septembre 2019 (en phase avec la mise en service du tramway ligne T1P1). Il est présenté en Annexe 9.

**Phase 1 « Ligne 2A » :** Reprise de la ligne 2 du terminus Hôpital jusqu'au Boulevard Limbert : divisées en 5 tronçons de travaux.
**Phase 2 « Ligne 2B » :** Reprise de la fin de la ligne 2 de la Place Saint-Lazare jusqu'au terminus d'Avignon Nord et reprise de la partie concomitante de la ligne 2 et 3 le long du boulevard Limbert jusqu'à la Place Saint-Lazare : divisés en trois tronçons de travaux,
**Phase 3 « Ligne 3 » :** Reprise de la ligne 3 du terminus Agroparc jusqu'au Boulevard Limbert : divisés en trois tronçons de travaux.

Les stations sont implantées, soit sur des stations existantes, soit par la création de nouveaux arrêts de bus. Dans tous les cas, le titulaire du marché travaux gérera les restrictions ponctuelles de circulation par demie chaussée. Cela permettra de minimiser au maximum l'impact des travaux.

En ce qui concerne l'aménagement de voirie, le projet s'inscrit sur des emprises existantes. Il est essentiellement axé sur la mise en place de priorités aux feux et la modification ponctuelle des voies.
D'une manière générale, le travail en demie chaussée est réalisé quasiment systématiquement, sauf exception où une circulation alternée sera mise en place, voire en dernier lieu une déviation ponctuelle des voies dont la durée sera limitée au maximum.

Une attention particulière sera portée à maintenir les accès des piétons, cyclables et secours pendant toute la durée des travaux.

Les mesures et l'organisation de la phase chantier sont détaillées en **paragraphe 3.3 de l'Annexe 7**

#### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

**La description du projet est détaillée en paragraphe 2.4.2 de l'Annexe 7 et en Annexe 8.**

**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).*

- Déclaration loi sur l'eau (en fonction de la décision administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur la présente demande au cas par cas),
- Dossier d'autorisation de travaux aux abords de monuments historique (un unique dossier pour tout le linéaire du projet) via l'autorisation d'urbanisme (déclaration préalable) et/ou le Code du patrimoine.

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

| Grandeurs caractéristiques | Valeur(s) |
|---|---|
| Linéaire de lignes<br>Linéaire de voies dédiées (dont voies dédiées existantes ou sur périmètre DUP du tramway)<br>Nombre de carrefours créés | 25.4 km<br>7 km (dont 0,7 km existants et 1,5 km sur emprise DUP tramway)<br>6 |

**4.6 Localisation du projet**
**Adresse et commune(s) d'implantation**

AVIGNON, LE PONTET, VEDENE, et très partiellement SORGUES
Voiries concernées :
Voir Annexes 7

**Coordonnées géographiques[1] :** 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 :**

LIGNE 2 (Départ : Hôpital / Arrivée : Avignon Nord)

Long. 43 ° 55 ' 06 "16N Lat. 4 ° 48 ' 12 " 21 E
Long. 43 ° 58 ' 47 "53N Lat. 4 ° 53 ' 24 "76 E

LIGNE 3 (Départ : Agroparc / Arrivée : Saint Lazare)

Point de départ : Long. 43 ° 54 ' 34 "10N Lat. 4 ° 53 ' 56 " 44 E
Point d'arrivée : Long. 43 ° 57 ' 06 "14N Lat. 4 ° 49 ' 09 "53 E

Communes traversées :
AVIGNON (84), LE PONTET (84), VEDENE (84), SORGUES (84)

***Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6***

**Voiries, pistes cyclables et carrefours**

**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 ?**

[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) ? | ☐ | ☒ | |
| En zone de montagne ? | ☐ | ☒ | |
| Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ? | ☐ | ☒ | |
| Sur le territoire d'une commune littorale ? | ☐ | ☒ | |
| Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ? | ☐ | ☒ | |
| Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ? | ☒ | ☐ | Dans le département des Vaucluse, le PPBE des infrastructures routières du réseau national de 1ère échéance a été approuvé par Arrêté Préfectoral du 3 juillet 2013. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de la 2ème échéance a été approuvé par Arrêté Préfectoral du 17 octobre 2016. |
| Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ? | ☒ | ☐ | Une multitude d'abords de monuments historiques est interceptée par les deux futures lignes de bus. Ces derniers sont repris en détail dans les annexes 7 et 10. |
| Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ? | ☐ | ☒ | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?<br>Si oui, est-il prescrit ou approuvé ? | ☒ | ☐ | Le PPRI de Rhône, en cours de révision, reste cependant toujours applicable.<br>Le PPRi de la Durance a été proscrit. En attendant le nouveau PPRI, seules les cartes d'aléas de 2010 (intégrées au PPRI de 2007) font foi.<br><br>PPRt - Risque industriel - Effet thermique (EURENCO) approuvé le 13/12/2013 ; le projet l'intercepte de façon résiduelle en limite communale entre Sorgues et Vedène |
| Dans un site ou sur des sols pollués ? | ☒ | ☐ | Le projet se situant dans un contexte urbain une multitude d'anciens sites industriels (référencés sur la base de données BASIAS), sont situés à proximité du projet.<br>Seul un site pollué – sol et nappe (référencé sur la base de données BASOL) est localisé à proximité du tracé des lignes de bus - EDF Saint Véran (84.0022) pour une activité actuellement terminée d'Entrepôts de produits dangereux |
| Dans une zone de répartition des eaux ? | ☐ | ☒ | La zone d'étude ne se situe pas sur une zone de répartition des eaux. |
| Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ? | ☐ | ☒ | Aucun périmètre de protection rapprochée de captage d'eau potable n'est recensé sur le terrain d'assiette du projet |
| Dans un site inscrit ? | ☐ | ☒ | La zone d'étude ne se situe pas sur un site inscrit. Le site inscrit le plus proche étant *L'ensemble formé par les immeubles nus et bâtis situés entre les remparts et le Rhône (93184007)* à une centaine de mètres au nord du projet (Terminus Ligne 3 - Saint Lazare). |
| **Le projet se situe-t- il, dans ou à proximité :** | **Oui** | **Non** | **Lequel et à quelle distance ?** |
| D'un site Natura 2000 ? | ☒ | ☐ | A proximité de deux zones en bordure du pont suspendu à Rognognas : FR9301589 - LA DURANCE - Site de la directive "Habitats, faune, flore" et FR9312003 - LA DURANCE - Site de la directive "Oiseaux".<br>A 350 m du Rhône au plus proche - FR9301590 - LE RHÔNE AVAL (place Saint-Lazare et jonction Bd Limbert/Route de Lyon) |
| D'un site classé ? | ☒ | ☐ | A proximité sur le secteur du Bld Limbert - Rue des Teinturiers à Avignon (sol, platanes, canal et roues) - Référence : *93C84007*,<br>En bordure sur le secteur de la Route de Carpentras - Domaine de Roberty, au Pontet - Référence : *93C84016*.<br>*Néanmoins, le projet n'est pas inclus dans le périmètre de ces sites classés.* |

## 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 ?<br>*Appréciez sommairement l'impact potentiel* |
|---|---|---|---|---|
| Ressources | Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?<br>Si oui, dans quel milieu ? | ☐ | ☒ | |
| | Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ? | ☐ | ☒ | Uniquement des terrassements superficiels n'interceptant pas les eaux souterraines |
| | Est-il excédentaire en matériaux ? | ☐ | ☒ | |
| | Est-il déficitaire en matériaux ?<br>Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ? | ☐ | ☒ | Pour réajuster les niveaux des stations certains remblaiements partiels auront lieu. Les quantités de terre concernées sont cependant minimes. |
| Milieu naturel | Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ? | ☐ | ☒ | Du fait de l'artificialisation de la zone d'étude, aucun enjeu relatif aux habitats naturels et à la flore n'est à signaler.<br>En termes de continuités et fonctionnalités écologiques, la zone d'étude ne présente aucun intérêt particulier. En effet, celle-ci est trop anthropisée et enclavée dans la matrice urbaine avignonnaise pour pouvoir présenter une continuité et une fonctionnalité avec les milieux alentours. |
| | 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 ? | ☐ | ☒ | Bien que proche de la Durance, en fin de ligne 2, le tracé s'inscrira dans l'emprise de voirie existante et le trafic routier étant déjà présent, le projet n'aura aucune incidence sur cette zone Natura 2000. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ? | ☐ | ☒ | Aucune zone sensible n'est présente sur la zone ou à proximité. |
| | Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ? | ☐ | ☒ | Le projet s'inscrit dans un contexte entièrement artificialisé.<br>Il ne consommera pas d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes. |
| | Est-il concerné par des risques technologiques ? | ☐ | ☒ | Pas d'augmentation de la vulnérabilité aux risques technologiques par rapport à actuellement tracé de la Ligne 2 existant) |
| **Risques** | Est-il concerné par des risques naturels ? | ☒ | ☐ | Le projet ne sera à l'origine d'aucune imperméabilisation supplémentaire. De plus, le projet respectera la topographie existante. Il ne créera pas de remblai hormis ponctuellement au niveau de certaines stations. |
| | Engendre-t-il des risques sanitaires ?<br>Est-il concerné par des risques sanitaires ? | ☐<br>☐ | ☒<br>☒ | |
| **Nuisances** | Engendre-t-il des déplacements/des trafics | ☒ | ☐ | **Cf. paragraphe 3.4 - Annexe 7** |
| | Est-il source de bruit ?<br>Est-il concerné par des nuisances sonores ? | ☒<br>☒ | ☐<br>☐ | **Cf. paragraphe 3.5 - Annexe 7** |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Engendre-t-il des odeurs ?<br>Est-il concerné par des nuisances olfactives ? | ☐<br>☐ | ☒<br>☒ | |
| | Engendre-t-il des vibrations ?<br>Est-il concerné par des vibrations ? | ☐<br>☐ | ☒<br>☒ | |
| | Engendre-t-il des émissions lumineuses ?<br>Est-il concerné par des émissions lumineuses ? | ☐<br>☐ | ☒<br>☒ | Aucune source lumineuse ne sera installée par le projet. |
| **Emissions** | Engendre-t-il des rejets dans l'air ? | ☒ | ☐ | **Cf. paragraphe 3.5 - Annexe 7** |
| | Engendre-t-il des rejets liquides ?<br>Si oui, dans quel milieu ? | ☐ | ☒ | |
| | Engendre- t-il des effluents ? | ☐ | ☒ | |
| | Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? | ☒ | ☐ | Seuls des déchets non dangereux et/ou inertes seront générés par les phases chantier. Leurs volumes seront limités et éliminés par les entreprises de travaux vers les filières adaptées. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Patrimoine / Cadre de vie / Population** | Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ? | ☒ | ☐ | **Cf. paragraphe 3.2 - Annexe 7**<br>Une saisine anticipée de la DRAC sera réalisation en phase PRO.<br>Trois réunions de concertation ont eu lieu avec l'ABF et un dossier d'autorisation de travaux aux abords des monuments historiques sera également réalisé. |
| | Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ? | ☒ | ☐ | **Cf. paragraphe 3.3 - Annexe 7** |

**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 lesquel es :

Le territoire est le support de projets d'infrastructures ambitieux, actés dans les documents de planification en vigueur qui vont impliquer des évolutions dans le système de déplacements. En plus du projet de tramway, la LEO va, à terme, soulager les volumes de trafic de transit sur la rocade Charles de Gaulle, apportant plus de confort aux habitants de ces quartiers, venant ainsi renforcer l'apaisement de la ville vis-à-vis du trafic de véhicules particulier engagé par la création de lignes de bus performantes et la mise en place du Tramway.
Le projet de ligne de bus est complémentaire au projet de tramway. Ils auront donc des effets cumulés en phase exploitation concernant le trafic et en particulier le report modal pour lequel cet effet sera positif (traité dans le paragraphe 3.4 de l'annexe 7).
D'un point de vue spatial, les emprises projet des lignes de bus interceptant l'emprise de la DUP obtenue en 2013 pour le tramway sont temporaires et laisseront place aux sites propres du tramway à terme. Aucun effet cumulé n'est donc à prévoir de ce point de vue.
En phase travaux, 3 secteurs en particulier pourraient être concernés par une concomitance des projets de lignes de bus et de tramway compte-tenu de leurs emprises spatiales respectives : sur les remparts (Boulevard Saint Roch), la route de Marseille/Quartier Saint Chamand et la rocade Charles de Gaulle. Toutefois, sur ces secteurs, toutes les phases de travaux susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement (trafic, bruit, activités humaines,) seront terminées avant janvier 2019 (début des travaux des lignes de bus), seuls les phases d'essais du tramway sont programmées sur la période de travaux prévus pour les lignes de bus. Aucun effet cumulé des deux projets ne sera donc engendré.

D'autres interfaces plus ponctuelles en phase travaux sont gérées et intégrées au planning du chantier (Déplacement du Leroy merlin, ZAC bel air, travaux concessionnaires, reprise du tapis d'enrobé carrefour rocade par le Conseil Général).

**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) :**

Voir détails en Annexe 7.

## 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.**

Une grande partie du linéaire du projet est **temporaire et déjà autorisée** (emprise de la DUP tramway) : des mesures et prescriptions ont déjà été définies dans ce cadre, elles sont reprises à l'identique par le projet de lignes de bus. D'un point de vue paysager, sur l'ensemble du projet de lignes de bus, le mobilier et les abris seront repris de façon identique au projet du tramway pour garantir une cohérence. Une concertation a également été engagée en amont avec l'ABF afin d'intégrer ses préconisations dans la conception du projet. Un dossier d'autorisation de travaux aux abords de monuments historiques sera établi pour les deux lignes afin de traiter l'insertion du projet dans le contexte patrimonial et paysager particulièrement riche du secteur.
De plus, le projet de ligne de bus s'inscrit dans les prescriptions du PDU visant à améliorer les performances de transports en commun sur le territoire du Grand Avignon et à résoudre à terme les perturbations de trafic relativement importantes sur certains secteurs. Il constitue donc une première étape de réduction des perturbations de trafic, et d'apaisement de l'environnement sonore.
Il s'inscrit également dans les objectifs du PPA en rajeunissant la flotte de bus et avec des bus 100% hybride, ce qui aura un effet positif sur les émissions atmosphériques associées aux transports mais aussi sur les émissions sonores.
Le projet consiste avant tout à traiter les points noirs du trafic bus grâce à la mise en place d'une priorité bus (réaménagement de carrefours, priorité aux feux, couloirs d'approche…). Les deux lignes s'inscrivent sur les emprises de voiries existantes et le tracé de lignes de bus existantes (lignes 2 et 3), en reprenant pour une large majorité des arrêts existants.
Au vu de son caractère temporaire, de ses impacts maîtrisés en phase chantier et améliorés à terme, de la réalisation des travaux consistant avant tout en une réaffectation des voies sur les emprises existantes, sur le tracé de lignes de bus existantes, le projet ne nécessite pas, selon nous, la réalisation d'une évaluation environnementale.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

| | Objet | |
|---|---|---|
| 1 | Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - **non publié** ; | ☒ |
| 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) ; | ☒ |
| 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 ; | ☒ |
| 4 | Un plan du projet ou, 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 ; | ☒ |
| 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 ; | ☒ |
| 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. | ☒ |

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

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

| Objet |
| --- |
| **Dans le cadre du projet de lignes de bus à haute fréquence, et en concertation avec l'Autorité Environnementale suite à une réunion de pré-cadrage le 17/06/2017, la Maîtrise d'Ouvrage a décidé d'apporter des compléments sur l'état initial sur les sujets jugés opportuns au vue de la nature du projet :**<br>**- Bruit,**<br>**- Air/santé,**<br>**- Paysage,**<br>**- Enjeu socio-économique.**<br><br>**Ce complément a pour but de synthétiser les différentes études ayant eu lieu lors de la conception du projet et d'apprécier plus finement son impact vis-à-vis de l'environnement et des enjeux locaux en présence. Ce dossier est joint en Annexe 7.**<br><br>**Le bilan des stationnements impactés par le projet est présenté en Annexe 8.**<br>**Le planning prévisionnel des travaux est présenté en Annexe 9.**<br>**Enfin, est également joint au présent dossier, les plans de situation détaillés du projet par rapport :**<br>**- Aux monuments historiques et leurs abords (Annexe 10),**<br>**- Aux sites inscrit et classés (Annexe 11).** |

## 9. Engagement et signature

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

Fait à AVIGNON. le, 30 AVR. 2018

Signature

**Jean-Marc ROUBAUD**

Président Directeur Général
de la SPL Técélys