

APPRÉCIATION DU CUMUL DES IMPACTS DANS L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

JOURNÉE TECHNIQUE - CEREMA

17 OCTOBRE 2019



MATTHIEU NOWAK – RESPONSABLE ENVIRONNEMENT – SNCF RÉSEAU

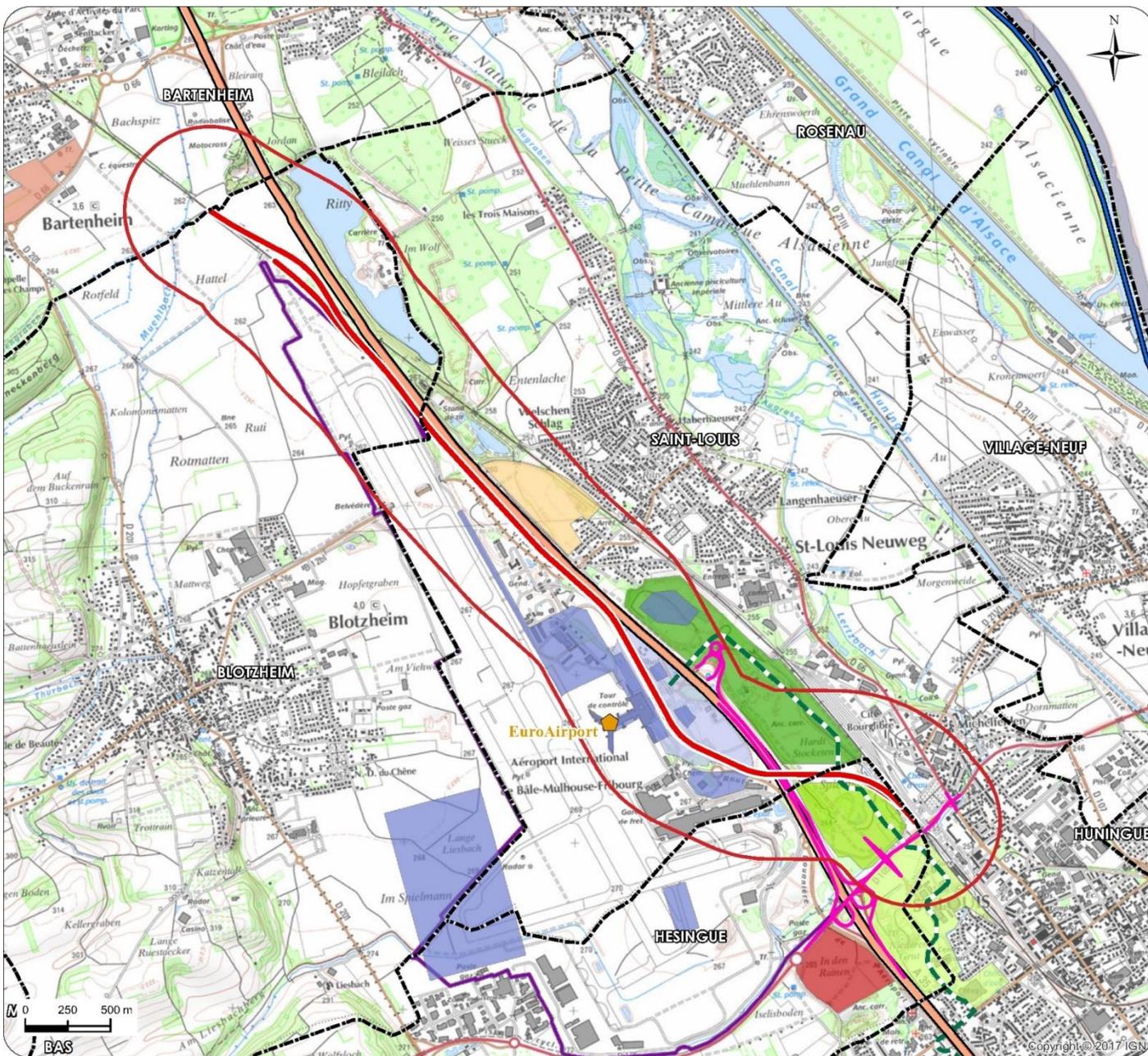
LE CUMUL D'IMPACTS

Trois sujets majeurs pour l'évaluation des effets cumulés :

1. Les périmètres de projet, géographique et temporel
2. Les méthodes d'évaluation du cumul
3. La responsabilité des MOA concernés

1. LES PERIMETRES

- **Comment définir le périmètre d'évaluation des effets cumulés ?**
 - Opérations d'un même projet vs autres projets connus (qui ont une définition réglementaire assez restrictive).
 - Répartition géographique et temporelle des projets
 - **La situation du cumul n'est pas toujours simple à déterminer**
- **Exemple de la liaison ferroviaire de l'EuroAirport**
 - Situé dans le Haut-Rhin, le projet consiste en la création de 6 km de voie nouvelle pour desservir l'aéroport de Bâle-Mulhouse.
 - Il traverse un secteur regroupant plusieurs autres projets portés par différents maîtres d'ouvrage, dont un vaste aménagement urbain nommé Euro3Lys.



Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse

Localisation des projets dans l'aire d'étude éloignée du projet NLF EAP



Légende

- Limite communale
- Aire d'étude
- Tracé du projet de raccordement ferroviaire
- Future halte ferroviaire
- Secteur de l'EuroAirport**
 - Périmètre de l'EuroAirport
 - Extension des activités aéroportuaires
 - Projet Côté Ville
- Secteur Euro3Lys**
 - Site du Technoport - Nord
 - Site du Technoport - Sud
 - ZAC Quartier de Lys
 - Opération 5A3F
 - Extension de la ligne 3 du tramway
- Autres projets**
 - ZAC EuroEastPark
 - ZAC du Hattel
 - ZAC du Technoparc
 - Mise à 2x3 voies de l'A35
 - Dragage de Voies Navigables de France sur le Rhin

Sources : IGN BD CARTO, IGN SCAN 25
 Cartographie : Sysira
 RGF 1993 Lambert 93, 24/05/2019
 Aeroport_Bale_Mulhouse_Projets.mxd

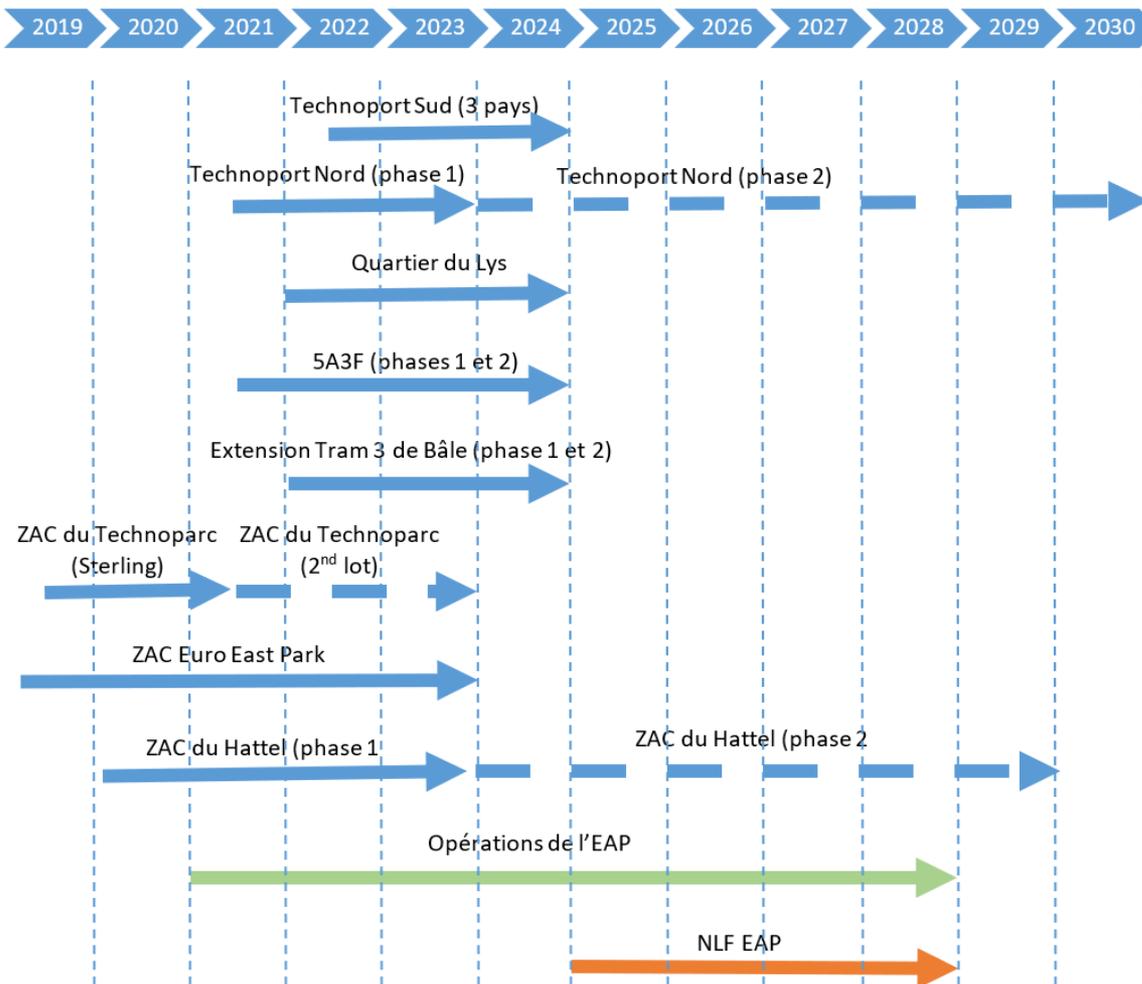
Copyright © 2017 IGN

SYSTRA

SNCF
RÉSEAU

1. LES PERIMETRES

- EuroAirport : des temporalités de projets différentes



1. LES PERIMETRES

- **Pistes d'amélioration**

- **Soit avoir une approche plutôt élargie des autres projets connus** (dans le cas de plusieurs projets dans un même secteur, SNCF Réseau prend en compte **les projets en cours de conception** au même titre que le nôtre, qu'ils soient connus au sens réglementaire ou non), **soit revoir la définition des impacts cumulés.**
- **Aider les MOA à se coordonner, orienter les arbitrages**
 - **Coordination des MOA peut répondre à ces difficultés** : mais incertitudes inhérentes à chaque projet, nécessite souvent des arbitrages, etc. **Besoin d'intervention d'un tiers neutre ?**
- **Principe d'actualisation des études d'impacts** (mais risque pour le dernier MOA de devoir réévaluer l'ensemble : quid du portage des éventuelles réparations ?)

2. QUELLES METHODES D'EVALUATION ?

- **Les difficultés rencontrées vont concerner :**

- **Les questions de périmètre temporel** : phasage long = incertitudes énormes
- **Les cadres et normes méthodologiques existants** : on évalue davantage la juxtaposition des impacts que leur cumul
- **La prise en compte des effets générés par d'autres actions que les impacts des aménagements** : changement climatique, dynamique des espèces, évolutions sociétales rapides, etc.

- **Quelles solutions ?**

- **Principe d'actualisation des études d'impacts**
- Les MOA peuvent être **contributeurs** et **expérimenter** de nouvelles méthodes mais peuvent difficilement être prescripteurs
- Sans méthodes efficaces, on reste sur des appréciations plutôt qualitatives, à dire d'expert, sujettes à insatisfaction voire controverse

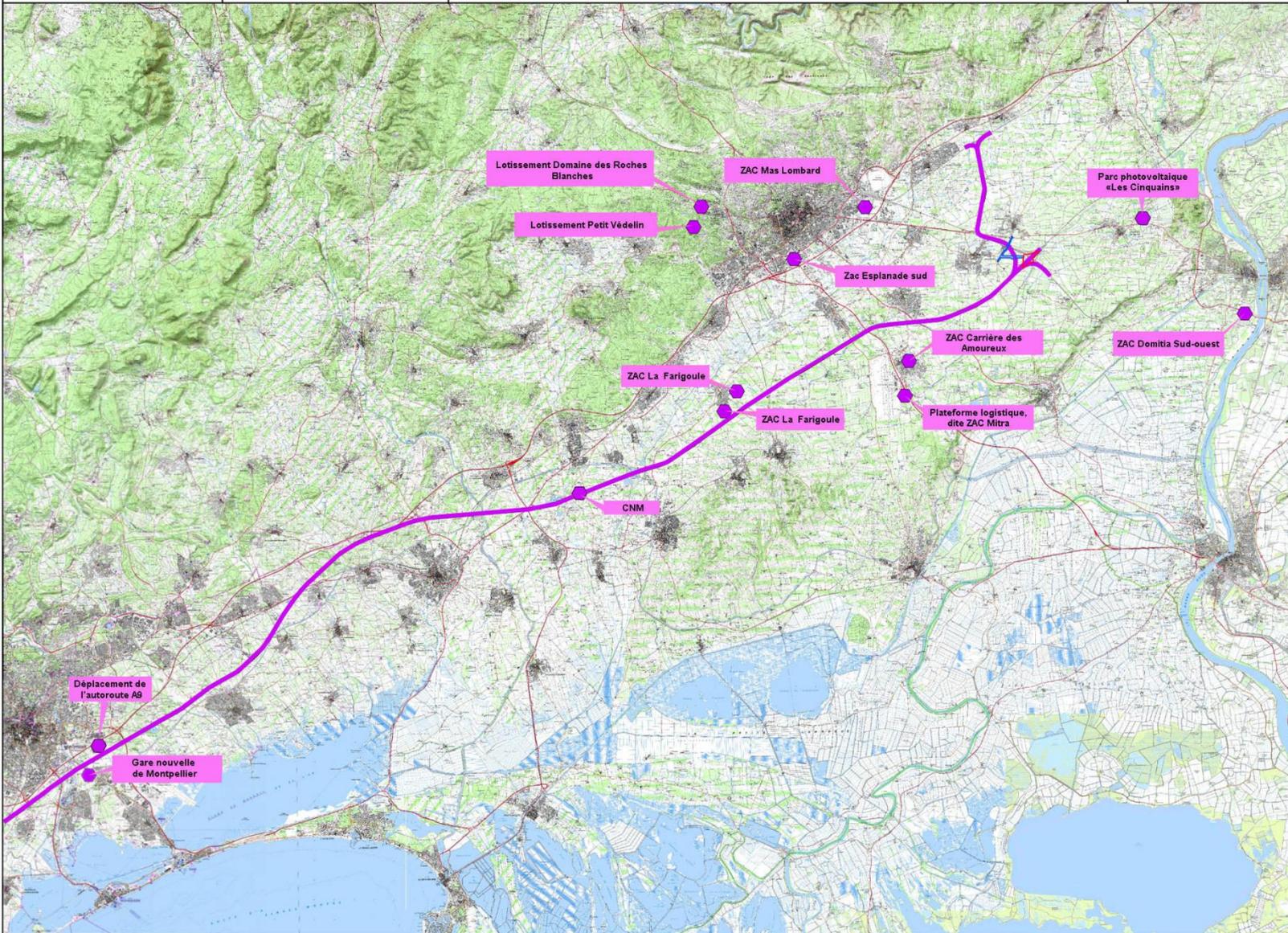
2. QUELLES METHODES D'EVALUATION ?

- **Exemple de la gare de Nîmes Manduel Redessan**

- Le projet de gare est implanté à l'est de l'agglomération nîmoise sur le territoire des communes de Manduel et de Redessan.
- Elle est située à l'intersection de la ligne nouvelle Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM) avec la ligne existante reliant Tarascon à Nîmes.
- Les impacts cumulés ont été étudiés avec 12 autres projets et particulièrement ceux prenant place dans ou à proximité de la zone Natura 2000 ZPS « Costières Nîmoises ».

2. QUELLES METHODES D'EVALUATION ?





● Projets connus pris en compte dans les effets cumulés

▭ Périmètre pressenti de la Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan

▭ Périmètre pressenti des voies d'accès à la gare

3. LA RESPONSABILITE DES MOA CONCERNES

- **Qui est responsable de quoi ? Qui répare quoi ?**

- Le risque étant d'imposer à un ou plusieurs MOA la prise en compte, voire la réparation d'impacts historiques dont leurs aménagements ne sont pas responsables.

- **Une responsabilité partagée**

- Un projet ne peut évaluer à lui seul les choix et les effets de l'aménagement du territoire. Un MOA ne peut se voir confier la responsabilité d'apprécier la vision et la gestion du territoire.
- Une responsabilité partagée de la vision et la gestion du territoire **entre l'Etat, les collectivités et les autorités décisionnaires.**

MERCI DE VOTRE ATTENTION.