

PRÉFECTURE DE LA REGION DE FRANCHE-COMTÉ

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement Franche-Comté

Besançon, le 8 janvier 2012

Service Évaluation, Développement et Aménagement Durables
Département évaluation environnementale et financements

Référence : Saisine de la DREAL par un courrier en date du 1er décembre 2011
Accusé réception de l'autorité environnementale du 9 décembre 2011

Affaire suivie par : Cyril Mouillot
cyril.mouillot@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 03 81 21 67 34 – Fax : 03.81.81.24.96

Avis de l'autorité environnementale

PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP)
OPTYMO 2 A BELFORT : BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Contexte réglementaire

La DREAL de Franche-Comté a été saisie par la préfecture du Territoire de Belfort, concernant un dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP), en vue de la réalisation d'aménagements de voies et d'espaces publics, destinés à la mise en place d'un réseau de bus à haut niveau de service (BHNS) sur le territoire de la communauté d'agglomération de Belfort.

Ce dossier a fait l'objet d'une étude d'impact conformément aux articles R122-5-2°) et R122-8-I du code de l'environnement (travaux d'investissement sur voiries, dont le montant global est supérieur à 1,9 M€), et est soumis à ce titre à l'avis de l'autorité environnementale (R122-13 du code de l'environnement).

L'étude d'impact date de novembre 2011. La DREAL a accusé réception du dossier le 9 décembre 2011.

Cet avis simple sera joint au dossier d'enquête publique, et porte sur **la qualité du dossier** de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact, et sur **la prise en compte de l'environnement** (milieux, eau, paysages, énergie, risques, ressources, nuisances) dans le projet.

Il vise à **éclairer le public**.

L'autorité environnementale, pour préparer cet avis, a pris en considération les avis de l'agence régionale de santé (ARS), de la direction départementale des territoires du Territoire de Belfort (DDT90), du service territorial de l'architecture et du patrimoine (STAP/ABF) et de la préfecture du Territoire de Belfort.

Dans la suite de cet avis, l'autorité environnementale est désignée par « l'Ae », et les transports en commun en site propre par le sigle « TCSP ».

Le projet et ses enjeux

Présentation sommaire du projet :

L'aire d'étude est hachurée sur l'extrait de carte IGN ci-contre.

Le porteur de projet est le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération de Belfort (SMTC).

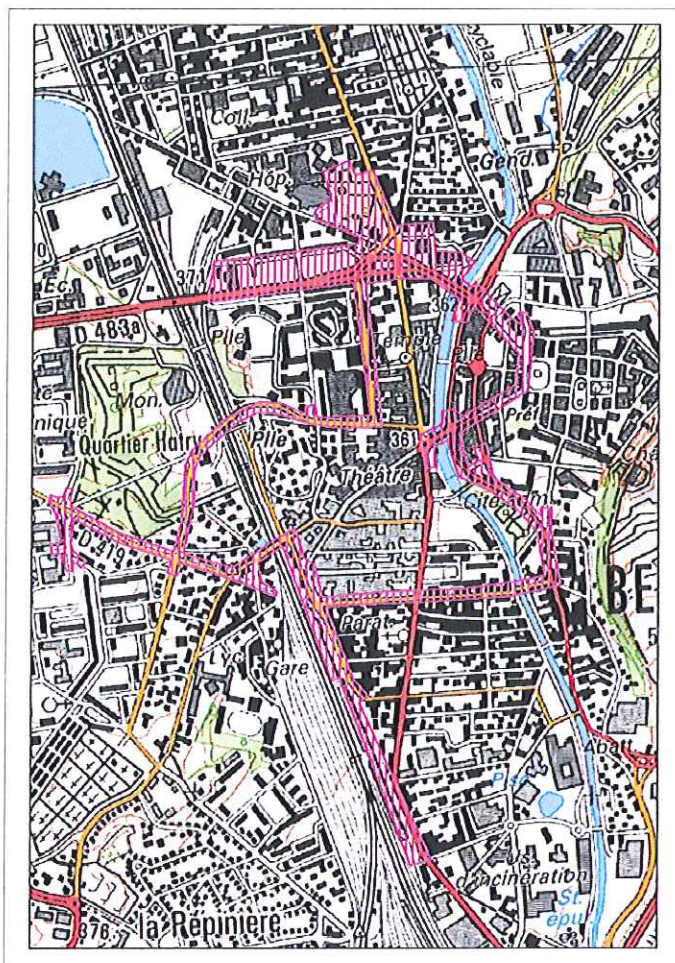
Il est envisagé :

– la création d'un réseau de bus en site propre, c'est à dire l'affectation d'une partie de l'espace public à la circulation de ces véhicules, et la modification du fonctionnement de certains carrefours pour gérer de façon plus fluide les déplacements.

– L'aménagement de différentes voies de circulation dans le centre-ville de Belfort ; la largeur des chaussées affectées aux automobiles va être réduite, tandis que les superficies destinées aux liaisons douces (piétons, cycles), ainsi qu'aux transports en commun vont augmenter dans les mêmes proportions.

– La modification de l'offre de stationnement dans l'aire d'étude.

– La démolition de plusieurs constructions et l'expropriation de terrains en vue de la réalisation de ces aménagements.



Aire d'étude – source : IGN Scan 25 – DREAL FC 2011

Ce projet s'inscrit dans un cadre plus large visant à favoriser « l'intermodalité » dans les déplacements, à l'échelle de l'agglomération de Belfort : amélioration du service de « transport à la demande », développement de services tels que location de cycles et promotion de l'« autopartage », amélioration de l'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite, développement des cheminements piétonniers et cyclables, et finalement réorganisation de l'offre de stationnement.

Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

D'un point de vue environnemental, les enjeux les plus importants liés à ce projet sont les suivants :

- le **milieu humain** : contexte d'expropriation, qualité des espaces publics et incidence des transports ;
- les **déplacements** dans l'agglomération, et le **report modal** envisagé par le maître d'ouvrage sur les transports en commun ;
- les nuisances, dont la **phase de chantier** constituera le principal vecteur, et qui seront durablement modifiées par la nouvelle desserte en transports en commun de l'agglomération.

I. Qualité du dossier de demande d'autorisation et caractère approprié de son contenu

Clarté de la présentation vis à vis du public :

Le dossier est clair, bien illustré et permet une appréhension aisée par le public du contexte local des transports en commun sur l'agglomération belfortaine. Les objectifs poursuivis pour développer le réseau de transport urbain, l'utilisation des « modes doux » de déplacements, ainsi que l'intermodalité sont exposés de façon pédagogique.

Le dossier présente en outre, de façon proportionnée aux enjeux, les différentes thématiques de l'environnement concernées par ce projet. Les synthèses en fin de chaque chapitre sont éclairantes.

Le dossier est de très bonne qualité générale.

I.1 – État initial et identification des enjeux sur le territoire par le porteur de projet

L'état initial dressé dans l'étude d'impact, a porté sur une aire d'étude en adéquation avec le projet et précisément définie. Les enjeux liés à la réalisation de ce projet, identifiés par le concepteur, ont été clairement mis en évidence.

Les aménagements prévus sont inscrits dans un milieu urbain, parsemé de zones de loisirs ou d'espaces verts de qualité variable ; l'étude d'impact comprend une carte de synthèse des occupations du sol, qui comporte une représentation des éléments constitutifs de la « **trame verte et bleue** ». Les espaces verts et les plantations d'alignement existantes n'ont pas fait l'objet d'inventaires de terrain, concernant les espèces animales potentiellement présentes en ville. La proximité et la connexité de nombreuses zones naturelles et boisées alentour rend cette présence très probable.

L'Ae recommande d'intégrer une carte dédiée strictement à la trame verte et bleue, mettant en évidence, de façon schématique, le fonctionnement écologique de cette dernière et les sensibilités potentielles rencontrées, afin de bien étayer le choix du projet, et les dates de chantier.

Le volet paysager de l'état initial est complet. Le projet est susceptible de modifier la perception de très nombreux espaces publics, ainsi que les perspectives offertes dans certaines artères, sur des bâtiments et des places de qualité.

Afin d'améliorer la prise en compte du paysage, et plus globalement du patrimoine en ville, l'Ae recommande de présenter la « **carte des unités paysagères** » à une échelle plus lisible, et d'agrémenter le volet paysager avec quelques vues photographiques supplémentaires, montrant le caractère urbain relativement « classique » de la ville, et l'absence actuelle, par sous-secteurs, de sites dédiés aux liaisons douces et aux agréments (par exemple terrasses), qui sont des éléments constitutifs de la ville. Il pourrait enfin être opportun de proposer une carte de situation des sites et des monuments historiques dans l'aire d'étude.

Le dossier présente un état initial qui mériterait des précisions, afin de prendre en compte, dans le cadre de la définition du projet technique, certains **déplacements** existants :

- les itinéraires de transports exceptionnels et de matières dangereuses, et notamment ceux qui empruntent régulièrement la route départementale n°83 en direction du site « Alstom »,
- les livraisons de marchandises et les transports de fonds,
- l'accès rapide et aisé, à préserver, en direction de l'hôpital Belfort-Montbéliard.

Pour ce qui concerne **les nuisances**, l'Ae estime que les études de base relatives à la qualité de l'air, et aux émissions de bruit, sont de bonne qualité, et de niveau suffisant. Il conviendra toutefois de compléter les analyses de l'état initial concernant le bruit, en intégrant toutes les voies susceptibles d'être aménagées, ou susceptibles de supporter une modification substantielle de leur trafic.

L'Ae estime enfin que les autres thématiques abordées dans l'aire d'étude sont correctement traitées.

I.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement, la santé et la sécurité

L'analyse des effets a porté de façon judicieuse sur la phase de chantier (effets temporaires) et la phase d'exploitation du réseau de bus. Un accent particulier a été porté sur le **planning général des travaux**, très précis, ainsi que sur les conséquences sur les riverains, les déplacements, et les transports en commun, pour chacune des tranches de travaux.

La phase chantier constituant un enjeu local important, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de poursuivre l'étude fine du phasage d'OPTYMO 2 avec les autres tranches d'aménagement urbain pilotées par la Ville de Belfort, qui sont présentées dans le dossier.

Des arbres seront abattus, dont certains ont fait l'objet d'études phytosanitaires. L'Ae recommande de procéder aux **abattages d'arbres** en dehors des périodes de nidification pour les oiseaux.

Pour ce qui concerne l'incidence potentielle du projet sur le **paysage urbain**, l'Ae souligne l'important effort réalisé par la maîtrise d'ouvrage pour présenter les différents aménagements dans leur contexte, sous forme de photo-montages explicites et de qualité.

Le projet envisagé permet une réorganisation partielle du schéma de circulation, dans le but de favoriser l'usage des transports en commun. Les aménagements permettent une amélioration de la desserte de la gare de Belfort, en créant un « **pôle d'échanges multimodal** »

L'Ae note que le projet permet une simplification du réseau de bus, tout en augmentant la couverture du territoire de l'agglomération. La réduction de la place accordée aux voitures, dans certaines artères, a plusieurs effets, bien analysés dans l'étude : réduction de la capacité d'accès des riverains, place donnée aux piétons et aux cycles plus importante.

Il conviendra toutefois d'analyser plus finement les effets des aménagements de sites propres sur les liaisons cyclables, en fonction des choix techniques ; il conviendrait en effet d'éviter les liaisons « mixtes » piétons-cycles (sources de conflits), et de correctement délimiter les espaces sur le terrain.

L'ouverture de 3 km de couloirs de bus aux cycles est favorable *a priori* pour assurer une meilleure fluidité des trafics et une plus grande sécurité aux cycles.

Le projet prévoit de modifier l'offre de stationnement en ville (suppression de places dans certains artères et création de nouvelles aires). L'Ae constate que les effets potentiels présentés dans le dossier sont partiellement incohérents avec la volonté ambitieuse affichée de réduire la place de l'automobile en ville.

Certains effets mériteraient d'être développés, en lien avec les précisions à apporter à l'état initial, concernant les déplacements et les transports particuliers (notamment transports exceptionnels, livraisons de marchandises, ...).

L'analyse des effets potentiels du projet, **en phase chantier**, a été finement étudiée.

Pour ce qui concerne **les nuisances** engendrées ou évitées par la mise en œuvre de ce projet, l'Ae souligne la qualité des études menées par l'équipe de conception, ainsi que la présentation pédagogique adoptée pour cette partie de l'étude.

Il conviendra cependant de modéliser les émissions de bruit, en phase d'exploitation, sur l'intégralité des axes concernés par les travaux et les modifications induites sur le trafic ; en outre, il conviendrait de préciser qui procèdera aux opérations d'isolation de façades et qui les financera. L'Ae recommande d'intégrer une analyse succincte des effets du projet sur le classement sonore des infrastructures dans l'agglomération, du fait des trafics qui vont être modifiés. Il conviendra enfin de rendre explicite l'articulation de ce projet et des mesures de protection envisagées avec le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), en cours d'élaboration sur le territoire.

Les autres effets potentiels du projet ont fait l'objet d'une analyse correcte et n'appellent pas d'observations de la part de l'Ae.

I.3 Analyse des méthodes

Les méthodes d'analyse de l'état initial et des effets du projet sont correctes, et adaptées aux enjeux. Elles ont permis de produire de nombreuses données de base, qui pourront servir à proposer un suivi de plusieurs indicateurs, à l'horizon défini dans le cadre de ce projet sur :

- les trafics induits,
- le bruit et la qualité de l'air,
- le cadencement réel des bus, obtenu par les aménagements et les options techniques.

Dans ce cadre, l'Ae recommande à la maîtrise d'ouvrage d'étudier dès à présent la définition d'indicateurs pertinents et robustes, pour assurer un suivi du projet et de ses conséquences.

Partie II. Prise en compte de l'environnement et de la santé dans le projet

II.1 Intégration de la démarche : justification du projet et analyse des variantes

Les motifs qui ont conduit le maître d'ouvrage à faire son choix sont clairement exposés, et répondent à plusieurs enjeux nationaux et locaux, dans le domaine des déplacements et du développement durable et équilibré des territoires (droit à la mobilité, pouvoir d'achat, lutte contre l'exclusion, articulation avec des projets structurants d'infrastructures et de liaisons douces).

Les choix ont principalement reposé sur :

- l'analyse des limites du réseau de bus actuel « Optymo1 », et la progression constante, constatée par le maître d'ouvrage, de la fréquentation du réseau,
- une étude fine du trafic et des déplacements,
- une étude fine de la congestion actuelle des voies et des zones de stationnement, et leur évolution probable si l'on ne fait rien (solution dite « au fil de l'eau »)
- une analyse technique de la place disponible pour faire les aménagements,
- le choix du type de TCSP en fonction du nombre de voyageurs,
- les résultats des premières phases de concertation.

Pour ce qui concerne ce dernier point, l'Ae souligne la méthode utilisée et l'ampleur des démarches de rencontre entre le SMTC et l'ensemble des riverains (habitants, commerçants, chefs d'entreprises, responsables de services) et les usagers potentiels.

Le choix de la desserte dans l'agglomération est cohérent avec l'offre de services et d'équipements, riche, bien répartie et en évolution. Cette adéquation est correctement illustrée par une carte.

Le maître d'ouvrage a démontré clairement sa volonté de rééquilibrer l'usage de l'espace public au profit des modes dits « alternatifs » et d'augmenter fortement l'usage des transports en commun. Ces principes, associés avec une gestion des carrefours optimisée pour prioriser des bus, devront permettre d'atteindre une vitesse commerciale élevée, et par conséquent augmenteront l'attractivité du réseau pour de nouveaux usagers potentiels.

Enfin, il conviendrait de clairement prévoir la place des liaisons douces avant les phases de chantier et leur matérialisation sur le terrain, ainsi que les modalités pratiques de jonction des pistes avec les voies qui ne seront pas modifiées par le projet ; seule cette méthode permettra d'obtenir un réseau complet, bien articulé avec les autres modes de déplacements, et sûr pour les cycles et les piétons.

II.2 Les mesures mises en œuvre

Les mesures proposées pour pallier certains effets, potentiellement dommageables pour l'environnement, sont adaptées aux enjeux, et répondent aux nécessités réglementaires.

Il conviendra de suivre plus particulièrement celles qui concernent la qualité des aménagements et de plantations, la protection des constructions existantes contre les nuisances sonores, et l'évolution de la pollution de l'air.

Les mesures relatives au bruit devront être intégrées dans le PPBE en cours.

Synthèse globale

Le dossier présenté à l'autorité environnementale est de grande qualité, clair, pédagogique et richement illustré.

Le projet a été largement concerté sur place, ce qui a permis d'intégrer les préoccupations du milieu humain et les activités existantes, essentielles pour la réussite d'un projet de ce type.

L'environnement dans ses autres composantes a été bien pris en compte par ce projet.

Il conviendra d'apporter toute l'attention nécessaire aux phases de chantier et aux enjeux humains liés (santé, accessibilité, sécurité, déplacements).

Il conviendra d'étudier finement les conséquences de la modification de l'offre de stationnement sur le fonctionnement du réseau de bus, et l'évolution probable des trafics dans l'agglomération.

Le Préfet de région Franche Comté



Christian DECHARRIERE