

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

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

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement*

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

Cadre réservé à l'administration		
Date de réception	Dossier complet le	N° d'enregistrement

### 1. Intitulé du projet

Réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre (TCSP) entre la gare Viotte de Besançon et le pôle TEMIS.

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

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

RCS / SIRET

Forme juridique

### Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

### 3. Rubrique(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 rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
6 - Infrastructures routières - 6°d : "Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 km"	6-Infrastructures routières Seul le réaménagement de 2 km de voirie (élargissement, implantation de mobilier urbain) sur les 4,5 km de linéaire du projet de site propre relève de cette rubrique.
7 - Ouvrages d'art - 7°b : "Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres"	7°- Ouvrages d'art Réfection du pont de la Gibelotte d'une longueur d'environ 34,50 mètres.

### 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

Le projet consiste en l'aménagement d'une voie de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre le pôle TEMIS et la gare Viotte, soit sur un linéaire de 4,5 km.

Ce projet s'appuie en partie sur des infrastructures routières existantes et nécessite les opérations suivantes :

- sur un linéaire de 2 km élargissement partiel de chaussée permettant l'implantation d'un site propre dédié aux transports en commun;
- implantation de 11 stations dont 6 sur le site propre et 5 sur la voirie existante dont deux sont déjà réalisées;
- sur 1700 mètres, seront également effectuées des opérations d'entretien courant : réfection de la surface de roulement de la chaussée, sans élargissement d'emprise, ou modifications de la structure de chaussée. Cette réfection de chaussée, devant être réalisée indépendamment du projet de site propre sur certains secteurs, l'opportunité de réaliser ces travaux en même temps a néanmoins été saisie afin de limiter les impacts durant les travaux (nuisances, déviations, etc.).
- la réfection du pont de la Gibelotte : implantation différente des voies pour permettre la mise en place d'une voie cyclable partagée avec les piétons du côté nord-est du pont. Aucun élargissement ni encorbellement ne sont nécessaires pour la réorganisation des voies.

Au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, une concertation préalable a été organisée tout au long du mois d'octobre 2013. La concertation préalable a été clôturée le 8 novembre 2013.

## 4.2 Objectifs du projet

La réalisation d'un site propre de transport en commun entre la gare Viotte et le pôle TEMIS s'inscrit dans la continuité de la politique volontariste menée par la Communauté du Grand Besançon en faveur du développement des transports en commun.

Ce site propre a pour objectif :

- d'améliorer la desserte de l'axe Nord-Nord ouest de l'agglomération Bisontine en complément de la ligne de tramway (axe Ouest-Est de l'agglomération) dont le terminus est la gare Viotte;
- compléter le réseau de transport en commun afin d'offrir une alternative compétitive à l'utilisation de la voiture particulière.

La mise en place du site propre sur le corridor concerné doit permettre de :

- desservir le secteur du Campus universitaire et les grands équipements sportifs et deux quartiers politiques de la ville (Montrapon et Battant) ;
- relier le Campus et le pôle d'échanges et le parking relais de Temis au centre-ville;
- assurer un maillage Transport en Commun de l'agglomération avec la connexion à la ligne de tramway ;
- améliorer la qualité de service du réseau Transport en Commun le plus globalement possible.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

L'essentiel des travaux se situe sur le tronçon entre la Place Leclerc et l'Avenue Léo Lagrange. Ils seront réalisés par phases successives afin de limiter les perturbations de la circulation. Durant toute la durée des travaux, la circulation sera maintenue sur la Place Leclerc, Rue Voirin et Avenue Léo Lagrange. Les travaux interviendront en 2015 pour une durée de 9 mois.

Le détail des travaux est le suivant :

- Travaux préparatoires (notamment interventions sur réseaux souterrains humides et secs, sous maîtrise d'ouvrage des concessionnaires), démolitions éventuelles de bâtiments)
- Décapage de chaussées (environ 21 000 m<sup>2</sup>)
- Terrassements (environ 17 000 m<sup>3</sup>)
- Pose de réseaux de collecte des eaux pluviales et d'éclairage public,
- Réalisation des voiries, structures et sous-couches,
- Pose des bordures (environ 15 km), massifs bétons, réalisation des fosses d'arbres
- Pose des enrobés et revêtements de surfaces, mobiliers urbains, candélabres et signalisations horizontales et verticales.
- Création d'un giratoire au nord du pont de la Gibelotte dont la surface est d'environ 800m<sup>2</sup>.
- Réfection du pont de la Gibelotte : modification des voies de circulation, création d'une voie verte, traitement des fissures de l'intrados et réfection de l'étanchéité.

Les élargissements de voirie concernent :

- La Rue Voirin sur 300 mètres :
  - o Gabarit actuel : 12 à 20 mètres (avec trottoirs)
  - o Gabarit futur : environ 20 mètres
- Avenue Léo Lagrange sur 300 mètres :
  - o Gabarit actuel : 13 à 20 mètres (avec trottoirs)
  - o Gabarit futur : environ 20 mètres

Ces élargissements s'inscrivent globalement dans les emplacements réservés au PLU de la ville de Besançon.

Dans les autres secteurs : mise aux normes des stations avec traitement qualitatif; signalisations horizontales et verticales; opérations d'entretien courant : réfection de chaussée (1700 m, soit environ 13 400m<sup>2</sup>).

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En heure de pointe, il est prévu un bus toutes les 10 minutes par sens. Cette fréquence correspond au niveau de service du tramway de l'agglomération bisontine.

La fréquentation journalière est estimée à environ 9 000 voyageurs par jour.

Les temps de parcours envisagés après réalisation du TCSP sont les suivants :

- entre Temis et la gare Viotte : 16 minutes
- entre Le Campus et la Gare Viotte : 12 minutes

La priorité systématique des bus aux carrefours permettra d'améliorer et de garantir les temps de parcours.

L'aménagement et l'équipement des arrêts sur les stations de type tramway améliorera le confort, l'information et l'accessibilité pour les usagers.

#### 4.4.1 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 administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

A ce stade, il est envisagé les procédures suivantes :

- autorisation spéciale pour la réalisation de travaux dans le périmètre de protection d'un monument historique,
- permis d'aménager pour la modification des voies dans le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur,
- une enquête publique pour expropriation pour cause d'utilité publique et mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

#### 4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Ce formulaire est rempli dans le cadre de la procédure de demande d'examen au cas par cas conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur du linéaire total du TCSP :	4,5 km
Longueur du linéaire des travaux réalisés sur voirie :	2 km
Nombre de stations :	11 dont 2 existantes
Réfection de chaussée sans modification d'emprise ou modifications de la structure de chaussée:	1,7 km
Réfection du pont :	Sans modification des dimensions (34m50)
Création d'un giratoire :	0.08ha

#### 4.6 Localisation du projet

##### Adresse et commune(s) d'implantation

Besançon, les rues concernées sont :

- Avenue de la Paix,
- Place Leclerc,
- Rue Voirin,
- Rue du 60ème Régiment d'Infanterie
- Pont de la Gibelotte,
- Avenue Léo Lagrange,
- Avenue de l'Observatoire,
- Rue Pierre Laplace,
- Rue de l'Epitaphe,
- Rue Mantion
- Rue des Montboucons.

##### Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_ Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " \_\_\_

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. 47 ° 14 ' 46 " N Lat. 6 ° 01 ' 20 " E

Point d'arrivée :

Long. 47 ° 15 ' 08 " N Lat. 5 ° 59 ' 54 " E

Communes traversées :

Le projet se situe exclusivement sur la commune de Besançon.

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 étude d'impact ?

Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Dans une seconde phase, dont la réalisation est conditionnée par l'obtention des financements nécessaires, sont envisagés :

- la réalisation d'un ouvrage neuf accolé au pont existant,
- la réalisation d'un dispositif de gestion des eaux pluviales inclus pour partie dans le projet.

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

### 5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Le projet se situe en zone urbaine (zone U). L'occupation du sol est principalement de la voirie routière, des expropriations sont néanmoins prévues.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Le Plan Local d'Urbanisme en vigueur a été approuvé par délibération du Conseil municipal du 5 juillet 2007. La dernière modification a eu lieu le 21 janvier 2013, la dernière mise en compatibilité le 17 juin 2013.

Le règlement applicable au projet : zone U (zone urbaine). Les zonages concernés sont les suivants:

- zone UF
- zone UG
- zone UB
- zone UD
- zone UC
- zone UZT (ZAC TEMIS)

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

### 5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

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) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF la plus proche se situe à 1,5 km.
en zone de montagne ?	<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 (régionale ou nationale) 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"/>	Le projet est concerné par le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) concernant la RD 683. Le PPBE concerne le projet sur le secteur de la gare Viotte jusqu'à l'avenue de la Paix.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZPPAUP la plus proche se situe à 3 km. Par ailleurs, le projet empiète sur une partie non protégée dans le secteur sauvegardé « Vieux quartier Battant de Besançon » au niveau de la Place Leclerc. Deux plans de sauvegarde et de mise en valeur sont identifiés : - PSMV Battant Vauban - PSMV Centre ancien
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone humide la plus proche est à 600 mètres, elle est localisée sur la rive gauche du Doubs.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aucun PPRT n'est recensé sur la commune de Besançon. En revanche, la commune est couverte par le PPRI du Doubs central approuvé par arrêté préfectoral le 28 mars 2008. Le PPRI concerne les zones proche de la boucle du Doubs. Le projet se situe à environ 300 mètres de la zone d'aléa faible.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe principalement sur la voirie existante. Il ne situe donc pas sur un site ou des sols pollués. Aucun site BASOL n'est recensé. Deux sites Basias bordent le projet : - un fabricant de coutellerie, place Leclerc (activité terminée) - une station service- rue Delacroix (activité indéterminée)
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 l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet longe le site classé "Citadelle vue de la percée devant la gare Viotte" et traverse le site inscrit "Centre ancien de Besançon" au niveau de la place Leclerc.
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune Zone Natura 2000 n'est située dans l'aire d'étude. Les sites Natura 2000 les plus proches se situent entre 2 et 3,5 km au sud de la gare de Besançon Viotte. Ils sont situés aux abords du Doubs. Il s'agit des sites suivants : - la ZSC « Réseau de cavités à Barbastelles et Grands rhinolophes de la vallée du Doubs » (FR4301304), - la ZPS « Moyenne Vallée du Doubs » (FR4312010), - la ZSC « Moyenne Vallée du Doubs » (FR4301294).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet longe le site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO "Fortifications Vauban"; Le projet se situe dans le périmètre de protection de monument historique : - les fortifications rive droite, tour de la pelote (monument classé) - Amphithéâtre romain (monument inscrit) - Usine Dodane et jardin (monument inscrit) - Maison dite La grange Huguenet (monument inscrit) - L'observatoire (monument classé)

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet de gestion des eaux pluviales sera réalisé plus ou moins complètement en fonction des financements obtenus (16 ouvrages prévus) et sous réserve de l'obtention des autorisations administratives requises.</p> <p>L'infiltration des eaux pluviales dans le sous-sol peut provoquer des modifications des masses d'eau souterraines. Des études spécifiques seront réalisées afin de quantifier cet impact. Les caractéristiques du projet de gestion des eaux pluviales impliquent la réalisation d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau.</p>
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comme tout projet d'aménagement de voirie, le ré-emploi de matériaux du site sera favorisé. Des matériaux neufs seront également mis en œuvre, dans une proportion qu'il est impossible d'estimer à ce jour.
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dans tous les cas, l'altimétrie des voiries sera conservée, ce qui implique que les volumes de matériaux approvisionnés et évacués seront identiques.
<b>Milieu naturel</b>	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"/>	Un pré-diagnostic écologique a été réalisé en juin 2014 pendant 2 jours sur l'ensemble du linéaire du site propre. Ce pré-diagnostic a confirmé l'absence d'enjeu écologique sur le linéaire concerné par les travaux (élargissements de voirie) du site propre de la gare Vlotte jusqu'au boulevard Churchill.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur des zones présentant un intérêt écologique en raison de l'éloignement de ces zones par rapport aux emprises du projet et à l'absence de lien fonctionnel entre elles.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le seul risque naturel identifié sur la commune de Besançon est le risque inondation. La commune est couverte par le PPRI du Doubs central approuvé par arrêté préfectoral le 28 mars 2008. Le PPRI concerne les zones proches de la boucle du Doubs. Le projet étant situé à environ 300 mètres de la zone d'aléa faible, il n'est pas concerné par les risques naturels.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet consiste en l'aménagement d'une voirie existante afin de créer un site propre dédié aux transports en commun. En tant qu'infrastructure de transport, le projet est générateur de bruit, néanmoins il n'impliquera pas d'augmentation du niveau de nuisances sonores actuel.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dans le cadre du dossier d'appel à projets dit "Grenelle III", grâce au report modal estimé de la voiture particulière vers le transport en commun, l'évaluation socio-économique du projet a permis d'établir un gain en matière de bruit de l'ordre de 300 k€ (sur 30 ans d'exploitation). En phase travaux, le projet pourra occasionner des nuisances sonores.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seule la phase travaux peut engendrer des nuisances olfactives notamment la réalisation de l'enrobé de la voirie.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, le projet peut engendrer des vibrations lors des travaux de voirie.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Pollutions</b>	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les gains en énergie et en CO2 liés à l'ensemble des reports modaux ont été évalués dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet. Le projet permettra d'éviter l'émission de 516 tonnes de CO2 par an. Le projet contribue donc à la lutte contre les émissions polluantes. L'apport du projet quant à la qualité de l'air représente un gain valorisé de l'ordre de 305k€ (sur 30 ans d'exploitation).
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les études ultérieures permettront de caractériser les quantités et volumes des déchets produits. Les travaux de voirie génèrent : - des déchets inertes (tous matériaux non pollués) : matériaux de terrassements, terres, béton, pierres... - des déchets non dangereux : mélanges bitumeux... - des déchets dangereux (présentant un risque de pollution) : terres polluées, mélanges bitumeux contenant du goudron..
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Concernant l'infrastructure, le projet consiste essentiellement en un réaménagement de voiries existantes et donc actuellement empruntées par des véhicules particuliers et de transports en commun. Ces travaux n'engendreront pas de modification paysagère ou architecturale de l'existant. En revanche, l'implantation de trois stations peut modifier certaines perspectives. Ces stations sont situées au niveau de la gare Viotte, de la place Leclerc et rue voirin à proximité de l'opération Vauban. L'insertion paysagère et architecturale des stations est étudiée en collaboration avec l'architecte des Bâtiments de France afin d'éviter toute atteinte au patrimoine architectural, culturel et paysager.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La réalisation du site propre permettra d'améliorer le cadre de vie des riverains notamment le long de l'avenue Léo Lagrange et l'avenue de l'observatoire. Ce projet améliorera le confort des usagers des transports collectifs en créant un site propre pour la circulation des bus ainsi que pour les usagers des modes doux notamment en assurant la continuité des cheminements cyclables le long du linéaire. Pendant les travaux, le cadre de vie des riverains sera modifié temporairement (suppression de trottoirs, modification de la circulation...)

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

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Les autres projets connus sont les suivants :

- le projet de reconfiguration du parvis de la Gare Viotte comprenant la création de nouveaux parkings, un projet immobilier de 250 à 300 logements ainsi que la création d'une cité administrative à l'Est de la gare destinée à accueillir 700 à 900 personnes.
- le projet Vauban qui consiste en la réalisation, sur une période de 10 à 15 ans, de 700 logements. Le projet Vauban représente une surface de 7 ha et 7000 m<sup>2</sup> de commerces et activités.

Les seuls effets cumulés concerneront la phase travaux. La coordination des travaux sera néanmoins optimisée afin d'éviter, ou réduire des impacts, le cas échéant.

Le projet de site propre complétera en outre la desserte de ces deux sites et en proposant un accès performant par les transports en commun ou les modes doux plutôt que par la voiture.

## 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 :

## 7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Ce projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas, reçu et considéré complet le 5/9/2013 par l'Autorité Environnementale. L'arrêté n°Ae-2013-00015 du 10 décembre 2013 indique que le projet n'est pas soumis à étude d'impact en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement. Les études menées depuis ont permis d'affiner le projet. La maîtrise d'ouvrage souhaite alors actualiser la demande d'examen au cas par cas. Les principaux éléments nouveaux sont l'ajout d'une onzième station, l'aménagement du carrefour des rues Weiss, Lagrange, Trépillot en giratoire, des travaux de réfection sur le pont de la Gibelotte (sans élargissement), la réalisation d'un système de gestion des eaux pluviales par infiltration sous réserve de l'obtention de financement par l'Agence de l'eau, l'intégration du projet dans un programme de travaux à intervenir ultérieurement. La deuxième phase du programme consistant en l'élargissement du pont de la Gibelotte dont les caractéristiques, l'opportunité et le calendrier restent à définir.

Le présent projet n'implique que des interventions limitées et ponctuelles sur la voirie existante. Les principaux impacts seront limités à la phase travaux et relèvent principalement de nuisances classiques pour des travaux de voirie (perturbations de la circulation, nuisances sonores et olfactives,...). Les études de faisabilité ont intégré une analyse circulatoire fine qui a permis de concevoir des aménagements visant à minimiser les impacts sur les conditions de circulation en maintenant les accès riverains et permettre une circulation fluide autour du site propre.

Le principal impact du projet concerne l'insertion paysagère et architecturale des stations en périphérie du centre ville historique (Classement UNESCO, monuments historiques, sites inscrits et classés....). Cet enjeu est maîtrisé par la mise en place d'une collaboration étroite avec l'Architecte des Bâtiments de France et les services de la DRAC (Monuments historiques) afin de s'assurer de l'insertion des stations en cohérence avec leur environnement urbain, architectural et paysager.

Ce projet vise à favoriser les déplacements en transport collectif et deux roues et contribue ainsi à diminuer les nuisances environnementales (bruit, émissions de CO<sub>2</sub>,...) en réduisant la place de la voiture particulière. La réalisation de la voie de transport en commun en site propre et des voies cyclables connexes améliorera la qualité de vie des citoyens en proposant une meilleure desserte de l'axe nord-ouest - sud-est.

Il s'inscrit de fait, dans une logique de développement durable.

De plus, un pré-diagnostic écologique a été réalisé en juin 2014 et a permis de confirmer l'absence d'enjeu écologique sur le linéaire concerné par les travaux (élargissements de voirie) du site propre de la gare Viotte jusqu'au boulevard Churchill.

Ainsi, la maîtrise d'ouvrage estime que ce projet ne nécessite pas la réalisation d'une étude d'impact environnemental.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	X
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) ;	X
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 ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : 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 ;	

### 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
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapport du pré-diagnostic écologique réalisé en juin 2014 (Annexe 5)</li> <li>- Compte rendu de visite d'expertise chiroptères sur le pont de la Gibelotte (Annexe 6)</li> </ul>

## 9. Engagement et signature

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

Fait à Besançon

le, 4 décembre 2014

Signature

