

PREFET DE LA REGION DE FRANCHE-COMTE

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

Service Evaluation Développement et Aménagement Durables

Besançon, le 16 SEP. 2010

Le Préfet de Région, Préfet du Doubs

à

Monsieur le Président
de la Communauté d'Agglomération
du Grand Besançon
La City
4 rue Gabriel Plançon
25043 Besançon cedex

Objet : Avis de l'autorité environnementale concernant le projet d'aménagement de la ligne de tramway de l'agglomération bisontine

Selon l'article R122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant la réception du dossier complet et régulier. Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le Préfet de région ; pour préparer son avis, le Préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL.

Cet avis, préparé par la DREAL avec l'appui des services concernés (ici ADEME, DDT, DRAC, SDIS, STAP, ONF), 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 dans le projet (biodiversité, eau, paysages, énergie, risques, santé, nuisances). Le dossier analysé se compose d'un dossier initial de demande de DUP et d'un complément apporté en cours d'instruction nommé « TTZ-DUP-GE-553-MOA-008-B ». Ce complément porte notamment sur les nuisances en phase chantier. D'autres compléments pourront être apportés par le maître d'ouvrage.

Cet avis est joint au dossier d'enquête publique. Il est transmis au pétitionnaire qui doit indiquer dans sa déclaration de projet de quelle manière il a été tenu compte des observations dans son projet final.

Partie I. Présentation générale du projet et contexte juridico administratif

Il s'agit de la première ligne de tramway sur l'agglomération bisontine, dont il est prévu qu'elle sera mise en service mi 2015. Elle parcourt 14,5 kilomètres de Besançon (les Hauts de Chazal) à Chalezeule (ZAC des Marnières) avec une antenne vers la gare Viotte. La ligne comporte 29 stations. L'objectif vise 46 000 voyageurs par jour en 2020.

Ce projet s'inscrit dans une réflexion de longue date d'organisation des transports de l'agglomération bisontine. Le tracé du projet présenté a donné lieu à une large concertation et à des modifications importantes par rapport au projet initial ayant donné lieu à un avis défavorable du Préfet du 2 octobre 2009.

Le projet est soumis à plusieurs procédures :

- une déclaration d'utilité publique suite à enquête publique qui intègre une étude d'impact et un avis de l'autorité environnementale,
- une autorisation au titre de la loi sur l'eau,

- une révision du plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) du secteur sauvegardé Battant-Vauban, suite à avis de la commission locale puis nationale puis enquête publique.

Une discussion a eu lieu avec le maître d'ouvrage qui s'est engagé à apporter des compléments sollicités dans cet avis dans l'une ou l'autre des procédures DUP ou loi sur l'eau.

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

Le code de l'environnement (art. R122-3) définit le contenu et le canevas des études d'impact. Les analyses présentées doivent reprendre ce plan et apporter des éléments suffisants pour permettre d'appréhender les impacts sur l'environnement et les mesures réductrices envisagées.

Le dossier présente bien les différents éléments constitutifs de l'étude d'impact et notamment :

- l'analyse de l'état initial du site et de son environnement,
- le choix du projet parmi les partis envisagés, et la présentation du projet retenu déposé à l'enquête publique,
- l'analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé, et les mesures correctives envisagées,
- l'analyse des méthodes utilisées et les difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement,
- le résumé non technique.

Le dossier présente également le contexte du projet et les auteurs des études. Sur la forme il est complet, clair, lisible, et comprend de nombreuses illustrations intéressantes.

II.1 – Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions.

Le contenu est globalement bien proportionné. L'ensemble des composantes du site et de l'environnement est exposé : relief, climat géologie, hydrogéologie, hydrologie, risques naturels. En terme de lisibilité le choix de ne pas reporter le tracé retenu pour le tram dans ce fuseau n'est pas de nature à faciliter la lecture. Certaines thématiques appellent des remarques particulières :

Risques naturels :

Le secteur du projet est concerné par le PPRI du Doubs dont la révision a été approuvée le 20 novembre 2009. Le projet se situe sur plusieurs secteurs inondables voire en zone rouge du PPRI : Chamars et la Gare d'Eau, les quais le long du Doubs dans le quartier de Battant et près de la promenade Micaud, place de la Révolution avec en continuité, la rue des Boucheries et la rue Goudimel.

L'étude est très générique et succincte sur le thème des inondations. Elle renvoie à des dossiers loi sur l'eau ; le pétitionnaire pourrait utilement joindre l'étude hydraulique au dossier d'enquête publique.

Le risque de mouvement de terrain est bien appréhendé. Le risque sismique n'est pas présent dans la zone d'étude. La prise en compte de la présence d'installations classées pour la protection de l'environnement sur la zone d'études et des contraintes en résultant paraît correctement effectuée.

Milieux naturels :

Le secteur d'étude est globalement anthropisé. L'analyse des milieux naturels indique que les milieux les plus remarquables se situent hors zone d'étude. Une étude particulière a cependant été menée sur un secteur naturel des Hauts de Chazal, prévu pour implanter le centre de maintenance. Cette étude a mis en évidence la présence d'espèces protégées (oiseaux). Par ailleurs, des alignements d'arbres remarquables sont signalés dans la zone d'étude. Si les arbres d'alignement du quai Viel Picard ont fait l'objet d'un diagnostic, les platanes de Chamars sont jugés en mauvais état sanitaire sans mention ou référence à une étude spécifique. Dans tous les cas dès lors que la sécurité du public est en question, seule une expertise arbre par arbre permet de

justifier de l'état sanitaire et de décider en connaissance de cause des mesures à prendre pour maintenir l'état arboré.

La présentation des espèces protégées concernées pourrait utilement rappeler leur statut de protection et de rareté.

Patrimoine, paysage :

Le paysage, le patrimoine, les éléments relatifs au tourisme et aux loisirs sont également correctement exposés. Sur l'aspect du paysage urbain et du patrimoine bâti, comme l'étude le rappelle, il faut noter la présence des nombreuses protections existantes, supports d'une grande homogénéité de l'aspect architectural du centre ville de Besançon. La description du patrimoine historique fait l'objet d'une présentation très détaillée.

Il est rappelé que le quartier Battant fait l'objet d'un PSMV en cours de révision visant à supprimer les espaces boisés classés du quai Vieil Picard. Hors centre ville, les autres quartiers traversés par le projet font l'objet de descriptions séquentielles complètes.

Transports et mobilité :

Les analyses présentées confirment la saturation du réseau routier bisontin, et la nécessité de répondre « autrement » à une demande de déplacement en augmentation constante. L'offre de transport en commun est qualifiée de bon niveau mais il est noté une certaine stagnation de la fréquentation, et une dégradation de la vitesse commerciale. Le réseau TCSP devrait améliorer cette situation. Par ailleurs l'offre de stationnement (gratuite en particulier) est abondante en centre ville ce qui constitue un frein au report modal vers les transports en commun et une consommation d'espace importante. Les informations sur les itinéraires cyclables sont également détaillées.

Eau :

La nature géologique de la zone d'étude (marnes oxfordiennes, alluvions anciennes) montre une forte probabilité de relever l'existence de zones humides au regard de la police de l'eau (L.211-1 et R 108 du CE) et des nouveaux critères de définition et de délimitation des zones humides fixés par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009 précisant ces critères.

Dans le cadre réglementaire et au vu de la nature des travaux projetés, il apparaît nécessaire que le porteur de projet du présent dossier réalise un diagnostic des zones humides conformément à l'arrêté du 1er octobre 2009, dans le cadre de la procédure loi sur l'eau.

Autres aspects :

L'analyse de l'état initial de l'environnement évoque enfin de manière exhaustive les éléments suivants d'ordre socio-économique (emplois, caractéristique des logements, équipements divers, parcs et jardins, ...) et administratifs : rappels relatifs au PLU (zonage, servitudes, réseaux, déchets), et au PDU (organisation et caractéristique des déplacements, trafic, partage de la voirie, sécurité routière), ainsi que les différentes servitudes, infrastructures, services publics, réseaux, et nuisances (air, bruit).

Synthèse

Le projet propose une synthèse des enjeux claire et lisible en identifiant notamment le passage du tramway dans le centre ville historique, en secteur sauvegardé, le franchissement du Doubs et le PPRI.

L'état initial de l'environnement est détaillé, il aborde l'ensemble des problématiques de manière complète. Les méthodes employées pour le bâtir sont appropriées. L'aire d'étude est adaptée à la nature du projet et au contexte environnemental. Les enjeux environnementaux sont identifiés, hiérarchisés et localisés.

Cependant, quelques compléments peuvent être apportés : étude hydraulique et aspects zones humides notamment, qui seront nécessaires dans le cadre du dossier loi sur l'eau.

II.2 Choix du projet parmi les partis envisagés/analyse des variantes/lien avec les autres programmes

Compatibilité avec les documents de planification

Le dossier présente bien les différents partis d'aménagement, l'histoire du projet et de la concertation.

Le projet doit être compatible avec les documents de planification. En l'occurrence le tracé sera compatible avec les PSMV du centre ancien et de Battant approuvés et/ou révisés d'ici le printemps 2011. Le projet de TCSP est également compatible avec les orientations du SDAB et avec le SCOT en cours d'élaboration. Il améliore considérablement la desserte de l'agglomération du Grand Besançon, renforce le lien social entre les quartiers et préserve l'environnement du fait du choix d'un mode de transport durable.

Il est compatible avec le programme local habitat, et dessert notamment trois quartiers classés en ZUS, il contribue ainsi de manière très satisfaisante au désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville et au renforcement du lien urbain avec le centre ville.

Le projet est par ailleurs compatible avec le PDU en vigueur. Il est également destiné à s'intégrer au plan climat énergie territorial. L'installation d'un TCSP à Besançon conditionne la réussite de ce projet de plan.

Le projet se doit enfin d'être compatible avec les PLU de Besançon et de Chalezeule, qui sont mis en compatibilité par la DUP.

La CAGB a décidé en novembre 2007 l'élaboration d'un plan climat énergie territorial. Il serait intéressant d'indiquer dans le dossier de quelle manière le tram s'inscrit dans cette démarche.

Choix du tracé

Le PDU a défini les grands objectifs de la politique de déplacements dès 2001. La création d'un TCSP en fait partie, de même que le renforcement de l'usage des transports collectifs et des autres modes alternatifs à la voiture individuelle. Le choix qui portait initialement sur un tracé traversant le centre ville et la boucle a été abandonné suite à l'avis de l'Autorité Environnementale du 2 octobre 2009 en raison des difficultés d'insertion architecturale. Le parti retenu au centre ville, mais en dehors de la Boucle, s'impose donc comme le seul parti possible.

Hors centre ville, de nombreuses variantes ont été étudiées. Le parti retenu se justifie par la desserte d'une population importante. D'autre part, le contexte urbain laisse apparaître que le projet va desservir les principaux pôles urbains, activités et services générateurs de déplacements, ainsi que des quartiers sociaux. Les grands projets urbains et équipements importants seront donc bien desservis par le tracé retenu : ZAC des Hauts de Chazal, pôle santé, quartier d'habitat collectif de Planoise, Brulard, Chamars, pôle d'échanges multimodal Viotte, écoquartier des Vaïtes, ZAC des Marnières. Le projet de tramway va inévitablement contribuer à leur requalification et à leur développement. Ces projets urbains se situent en interface avec le projet de TCSP.

Par ailleurs, le tracé retenu paraît cohérent avec les 4 pôles d'échanges principaux qui font l'objet d'aménagements spécifiques au titre du projet, et avec les parcs-relais existants ou à créer.

Cependant la gare de la Mouillère est peu citée dans le dossier, son rôle en tant que pôle d'attractivité et/ou générateur de déplacements n'est semble-t-il pas évalué. Si l'absence de station au niveau de la gare n'est pas forcément problématique en soi, la station Fontaine-Argent étant relativement proche, il serait néanmoins intéressant de montrer ce qui est prévu en termes de cheminement sécurisé et d'insertion pour les modes actifs entre cette station et la gare de la Mouillère.

Pour ce qui est du centre ville, l'étude rappelle l'offre généreuse de stationnement à Besançon (avec 43 % de stationnement gratuit), qui a tendance à encourager l'usage de la voiture notamment pour les déplacements domicile/travail de centre ville/périphérie. Liées au TCSP, des mesures incitatives de politique de stationnement sont donc à mettre en oeuvre dès la mise en service de l'infrastructure.

Le projet de tramway est intimement lié aux questions d'aménagement et de déplacement. Le dossier présente bien l'ensemble des réflexions menées de longue date sur les transports dans l'agglomération ainsi que les différentes phases de consultation ayant eu lieu, et qui ont mené au parti présenté à l'enquête publique.

Le projet intègre les autres plans et programmes concernés, notamment le PLU et le PDU, mais également la politique de transport, le réseau GINKO.

A noter que les mesures d'accompagnement sur la politique de stationnement notamment au centre ville sont indispensables pour accompagner la mise en oeuvre du tramway. Le gain d'usagers des transports collectifs est évalué à l'horizon 2015 à + 4 300 voyageurs par jours (pour 96 000 voyageurs aujourd'hui)

II.3 Analyse des effets du projet sur l'environnement et les mesures correctrices, phase travaux

Des informations, des précautions et des mesures de réductions sont présentées dans le rapport. Certains points méritaient d'être complétés dans le dossier initial mais certaines de ces réserves sont levées par le complément cité en introduction qui porte notamment sur les effets sur les réseaux, la circulation, les poussières et les nuisances (bruits, vibrations).

Toutefois, certaines questions restent à approfondir, par exemple par un complément versé au dossier d'enquête publique :

- En ce qui concerne la circulation automobile, le pétitionnaire indique deux secteurs délicats, à savoir le carrefour de Micropolis et le secteur Gare - place Leclerc - place Flore sur lequel un report de trafic sur le boulevard Diderot sera nécessaire. En revanche rien n'est indiqué sur le secteur Battant alors que la reconstruction complète du pont est prévue.
- En ce qui concerne la circulation piétonne, les modalités de circulation pendant la phase de déconstruction / reconstruction du pont Battant ne sont pas précisées dans le dossier : un complément sur ce point apparaît nécessaire.
- Les modalités d'entreposage temporaire et d'acheminement de gravats et de matériaux de reconstruction ne sont pas précisées non plus. Là encore, la déconstruction complète du pont Battant constitue un point potentiellement sensible.

II.4. Analyse des effets du projet sur l'environnement et les mesures correctrices, phase fonctionnement

Vulnérabilité

Le bilan des déblais-remblais de Chamars est proche de zéro, l'implantation des sous-stations se situe hors zones inondables sauf celle de Micaud, l'impact des travaux réalisés sur les ouvrages d'art semble être positif. Néanmoins seules les conclusions de l'étude hydraulique actuellement en cours permettront de définir l'impact du projet sur les écoulements des eaux. Par ailleurs, même s'il semble que les déblais/remblais soient limités, un bilan global des déblais/remblais devra être fourni. Ce point pourra être précisé dans le dossier loi sur l'eau.

Au delà de ces considérations le fait de projeter un TCSP en zone inondable devrait entraîner une analyse éclairée sur les conséquences d'un tel choix sur la vulnérabilité de l'ouvrage et des personnes à plusieurs titres :

– Sur la question de la vulnérabilité de l'infrastructure aux inondations, un certain nombre de précisions mériteraient d'être évoquées : localisation et étanchéité des lignes électriques souterraines, existence de plateformes et remblais en zone inondable, débit du Doubs à partir duquel l'ouvrage est entièrement submergé, implantation de la sous-station de Micaud en zone bleu clair du PPRI.

– Sur la question de la vulnérabilité des personnes empruntant le tram, il faut noter d'une manière générale l'absence d'informations relatives à la gestion du tramway en cas d'inondation : déconnexion de tronçons de la ligne, conditions d'évacuation de la Boucle, information aux usagers.

– Sur la vulnérabilité des biens et des personnes du fait des modifications induites par le tram un des objectifs du PPRI est de ne pas augmenter la vulnérabilité en zone inondable. Conformément aux dispositions du PPRI du Doubs central, il revient au maître d'ouvrage de montrer que l'impact hydraulique de cet ouvrage est limité au maximum. Un tel aménagement pourrait même permettre de la réduire en diminuant par exemple la présence de véhicules dans la boucle et/ou en facilitant l'évacuation en cas de crise.

Il est nécessaire que le pétitionnaire examine dans son ensemble, par exemple à travers un complément, la vulnérabilité pour la ligne et les réseaux afférents, mais également de par les effets induits par les travaux.

Effets sur la mobilité et le trafic automobile :

Le projet de tramway s'inscrit dans les orientations du PDU (réorganisation du stationnement, report vers des modes de déplacement alternatifs à la voiture, maîtrise du trafic automobile, ...). Cependant, ces orientations restent à concrétiser simultanément à la mise en oeuvre du projet de TCSP.

On peut noter que le passage du tramway en centre ville nécessite la suppression de 500 à 550 places de stationnement, mais que 250 places seront recréées par un projet de parking rue d'Arènes (la vocation de ce parking reste à préciser).

En centre ville, la réduction du nombre de places de stationnement (250 à 300 places) sera accompagnée de l'extension de la zone payante. Par ailleurs 300 autres places seront supprimées le long du parcours, mais 580 places supplémentaires seront rétablies en parc-relais (PR), soit une augmentation de 280 places.

A la lecture de l'étude, le bilan présenté paraît donc finalement être neutre vis à vis du stationnement. Ce bilan n'indique pas s'il est tenu compte ou non du parc de stationnement du projet de l'Ilot Pasteur en centre ville (soit environ 330 places). A plus long terme, l'extension des PR des Hauts de Chazal et des Marnières signifierait une augmentation de l'offre voisine de 270 places.

En matière de stratégie, la Ville de Besançon a prévu de règlementer l'ensemble du stationnement du centre-ville à l'instar des agglomérations disposant déjà d'un tramway. Il est également prévu de revoir la circulation des bus. Des études ont permis d'identifier les reports de trafic.

L'aménagement envisagé au niveau du carrefour de Micropolis semble satisfaisant. Cependant, compte tenu de marges de manoeuvre restreintes (notamment certaines phases de feu vert très courtes), une évolution devra être possible si le dispositif retenu se révélait insuffisant après la mise en service.

Le dossier présente des reports importants de circulation. Les effets de ces reports en terme de pollution atmosphérique et de nuisances ne sont pas abordés (notamment rue de Dole, boulevard Diderot, rue Chopard). De manière générale les effets du tramway sur la congestion du trafic routier ne sont pas évalués.

Compte tenu des orientations du PDU, un point global sur la politique de stationnement mérite donc d'être présenté.

Pour une bonne efficacité du TCSP, la politique d'accompagnement en matière de réduction de l'offre globale de stationnement est un facteur important.

Effets sur les déplacements en modes actifs :

Simultanément le réseau cyclable sera étendu et amélioré pour « accompagner » le TCSP. Le projet prévoit que toutes les stations soient équipées d'arceaux à vélos, et que les stations intégrées à des pôles d'échange soient mieux équipées, avec des abris à vélos.

Dans l'ensemble, on note une véritable volonté de prise en compte des modes actifs, en particulier le vélo dans le projet. Des solutions permettant la circulation des cycles sur tout le linéaire ont été recherchées, ainsi que la connexion avec des aménagements existants.

Il aurait été souhaitable que les incidences de la ligne de tramway et de l'objectif poursuivi de faciliter les modes de déplacement actifs soient évalués plus finement en terme de report de trafic compte tenu notamment des congestions existantes.

Effets sur la qualité de l'air :

La réalisation du tramway devrait permettre, compte tenu de la réduction escomptée de la circulation automobile (- 35 % par rapport au trafic actuellement constaté) une baisse significative de la pollution atmosphérique. Ce point est particulièrement intéressant en ce qui concerne le benzène et les oxydes d'azote qui sont actuellement présents en concentrations supérieures aux objectifs de qualité de l'air sur le secteur de la Boucle et de l'avenue F. Mitterand.

Effets sur le bruit : le projet représente globalement une avancée dans ce domaine, quelques secteurs ont été finement analysés pour les équiper de murs anti-bruit. Un lotissement sera protégé en façade. Attention toutefois les cartes de bruit mériteraient de sommer les effets de cette infrastructure nouvelle avec les infrastructures existantes afin d'être comparés aux seuils réglementaires.

Biodiversité et paysages

Des mesures sont prévues vis à vis de la pie grièche écorcheur (oiseau nicheur sur le site). Il serait intéressant que le projet définitif fasse apparaître des mesures cartographiées (replantation de haies arbustives, protection de certaines haies existantes).

En centre ville on peut s'interroger sur la qualité du traitement réservé à la place de la Révolution et notamment à l'insertion des mâts qui viennent coloniser un espace voulu ouvert et dégagé. La continuité actuelle de l'alignement planté unifie l'architecture éclectique du front urbain de Battant et fait écho au quai Vauban très minéral. Il conviendrait de privilégier pour ce secteur un aménagement permettant une replantation afin de reconstituer le couronnement végétal des quais. Six sous-stations sont nécessaires pour alimenter en énergie électrique la ligne de tramway. Les sous-stations seront traitées de manière homogène sur la totalité du parcours. La situation retenue pour leur implantation n'a pas d'impact significatif sur le paysage urbain.

Energie-Climat

Les aspects énergie et impact pollution/climat sont largement abordés. La propulsion électrique est un plus indéniable en terme de réduction d'émission de polluants (poussières, NO₂) et de GES, et contribuera à améliorer la qualité de l'air à Besançon. Si l'on se réfère aux estimations de l'étude d'impact, pour un nombre équivalent de trajets effectués avec la solution TCSP et sans la solution TCSP, la réduction des gaz à effets de serre est de 39%. Les gains en terme de réduction des émissions de polluants sont encore plus significatifs. Les impacts environnementaux apparaissent donc bien comme positifs.

Sécurité

La sécurité a été intégrée pour permettre les accès des pompiers. Certains points méritent d'être précisés en terme de moyens technique à disposition de ces derniers pour déposer les lignes électriques notamment, pour couper l'alimentation en urgence...

Synthèse effets du projet

Les effets sont globalement bien analysés. Par ailleurs le projet représente un intérêt fort en matière de lutte contre le changement climatique qui constitue le premier thème abordé par l'Agenda 21. Les gains en CO₂ apportés par le projet dus au transfert modal potentiel envisagé en terme de déplacement sont exposés. Attention néanmoins un volet absent du projet devra être complété concernant la vulnérabilité au risque inondation. Les aspects liés aux risques en phase chantier devront également donner lieu à un complément.

II.5 Autres éléments de l'étude

Le résumé non technique est clair et complet. Il fait un rappel historique de l'opération et de son contexte. En particulier, il évoque la remise en cause d'un premier projet en 2009, qui a fait l'objet d'un avis défavorable de la part de l'Etat, et présente le nouveau tracé envisagé. Les principaux enjeux et contraintes soulignés sont l'hydrologie (franchissements du Doubs), le patrimoine bâti historique, le réseau routier saturé aux heures de pointe.

Partie III. Prise en compte de l'environnement dans le projet

III.1 Dans le choix du parti d'aménagement retenu

Le choix du parti d'aménagement doit montrer pourquoi le parti retenu est le meilleur du point de vue de l'environnement pour obtenir le résultat souhaité. Il s'agit de présenter les alternatives étudiées et les raisons pour lesquelles elle ont été écartées

L'historique du projet est rappelé depuis le premier PDU de 2001 : études, expertises, concertation, choix du mode de transport et du tracé, premier avis de l'autorité environnementale en octobre 2009.

Si le choix du mode de transport est argumenté sur la base du bilan carbone (investissement et fonctionnement), le choix du tracé est essentiellement basé sur des considérations d'ordres techniques et fonctionnels, issues de la concertation en lien notamment avec la qualité et l'efficacité de la desserte, et de la prise en compte des contraintes liées au patrimoine historique du centre ville.

Le rapport expose le détail des pôles d'échanges et parcs relais, l'organisation du centre de maintenance, les séquences du trajet retenu. Il indique par des illustrations les aménagements des espaces publics traversés par la ligne.

De manière générale les différentes alternatives du projet au regard de leur impact sur l'environnement sont quasiment équivalentes, au regard des milieux naturels en particulier. Elles sont différentes sur le plan de l'intégration architecturale de la ligne dans le centre ville et ont donné lieu à un travail important.

III.2 Dans le choix, le dimensionnement et la crédibilité des mesures prises au titre de l'environnement

Les mesures présentées doivent systématiquement rechercher en premier lieu à éviter les incidences sur l'environnement. En second lieu à les réduire. En dernier recours il faut compenser les impacts résiduels.

La présentation des mesures visant à éviter, réduire et compenser les impacts en terme d'environnement doit s'accompagner d'une estimation de leur coût. Le dossier présente de manière exhaustive ces éléments et distingue les différents postes.

La loi d'orientation sur les transports intérieurs prévoit pour tout projet d'infrastructure un suivi de ses effets sur l'environnement. Le projet prévoit la mise en place d'un observatoire répondant bien à cet enjeu. Un suivi des thématiques liées à la santé, la circulation automobile et les déplacements, et les inondations paraît particulièrement important.

Partie IV. Synthèse globale

En conclusion, le dossier est relativement complet et bien présenté. Il intègre bien tous les aspects environnementaux et présente pour beaucoup des avancées significatives.

Outre les aspects zones humides et impact hydraulique, qui seront traités dans le dossier loi sur l'eau, les volets méritant un complément à verser au dossier d'enquête publique sont :

- vulnérabilité de l'infrastructure technique : risques par rapport aux sous-stations, matériel électrique potentiellement en zone inondable... ; modalité de gestion du trafic et d'évacuation en cas de crue ;
- précisions sur les travaux notamment dans le secteur du pont Battant, en ce qui concerne la gestion des matériaux et la circulation automobile et piétonne pendant la phase de déconstruction et reconstruction.

Le Préfet de Région, Préfet du Doubs



NACER MEDDAH