

PRÉFECTURE DE LA REGION DE FRANCHE-COMTÉ

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

Besançon, le 05 NOV 2010

Service Évaluation, Développement et Aménagement Durables

Département évaluation environnementale et financements

Référence : demande du 23 août 2010 de la Ville de Besançon
Accusé réception de l'autorité environnementale du 9 septembre 2010

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 réaménagement de l'entrée du CHU J. MINJOZ
(dans le cadre des projets connexes à la réalisation du tramway à Besançon)

Contexte

Le 23 août 2010, un dossier de permis d'aménager (PA), comprenant, entre autres pièces, une étude d'impact sur l'environnement, en vue de l'aménagement de l'entrée du CHU MINJOZ, dans le cadre des travaux connexes à l'arrivée du tramway, a été adressé au préfet de région par la Ville de Besançon, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement, prévu à l'article L122-1 du code de l'environnement.

Le PA est instruit par le service urbanisme de la ville, qui a jugé le dossier complet. Son délai d'instruction débutera à la réception du rapport de la commission d'enquête publique.

Un accusé de réception du dossier a été adressé à la Ville de Besançon le 9 septembre 2010.

Cet avis simple porte à la fois sur la **qualité de l'étude d'impact** et sur la manière dont l'**environnement est pris en compte** dans le projet. Il vise en particulier à éclairer le public. Il sera joint par les soins de la municipalité au dossier d'enquête publique.

Le contenu de cette étude d'impact est fixé par l'article R122-3 du code de l'environnement ; ce projet fera en outre l'objet d'une enquête publique, menée dans les formes prévues aux articles L123-1 et suivants (enquêtes dites « Bouchardeau »).

Cet avis a été élaboré en fonction des contributions des services suivants :

- services internes à la **DREAL** de Franche-Comté,
- direction départementale des territoires (**DDT**) du Doubs.

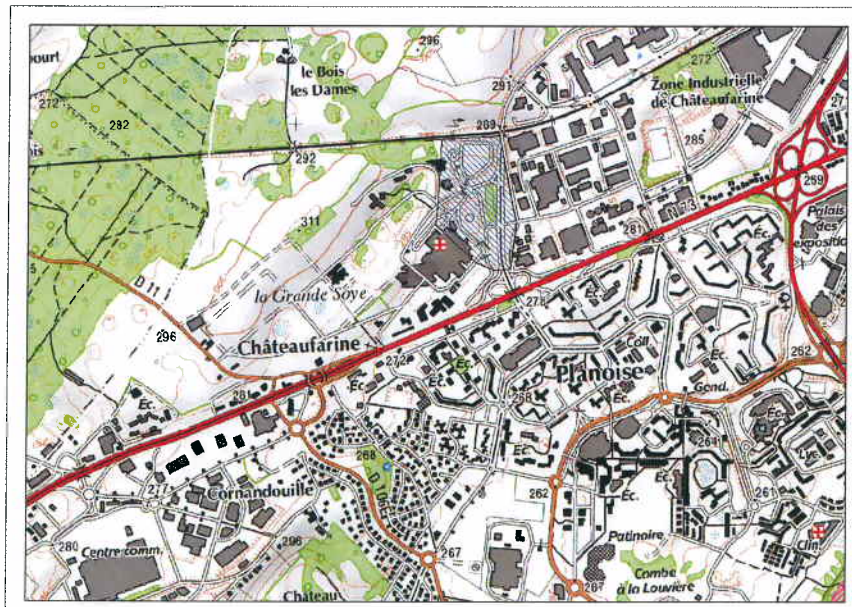
Le service territorial de l'architecture et du patrimoine (**STAP**) du Doubs a émis un avis favorable, sans réserves.

I.1.Présentation sommaire du projet

Le territoire concerné par les travaux représente une emprise de l'ordre de 7 hectares, au cœur d'un site beaucoup plus vaste englobant le CHU ; le secteur d'études, situé au nord-ouest de l'agglomération de Besançon, au carrefour entre la Rue de Dole, le Boulevard Flemming et le tracé du futur Transport en Commun en Site Propre (TCSP), c'est à dire le tramway, est d'ores et déjà très urbanisé ; il comporte de nombreuses voies affectées à la circulation automobile, que ce soit pour les besoins du CHU ou les visiteurs, ainsi que des itinéraires piétons et cyclables, pour la plupart peu structurés, peu lisibles, et dont une partie est utilisée comme stationnement « sauvage » par les visiteurs.

Le projet consiste en l'aménagement de l'ensemble des espaces et des voies situés dans l'espace délimité (voir plan de situation ci-dessous - en bleu hachuré, le site -) :

- à l'est par le Boulevard Flemming, qui constitue l'accès principal du CHU ;
- à l'ouest par les bâtiments du CHU ;
- au sud par le tracé du futur TCSP ;
- au nord par la voie ferrée SNCF.



Extrait carte IGN - SCAN25° - DREAL FC 2010

Il comprend, *en première phase*, la création d'un giratoire sur le boulevard, l'aménagement d'un carrefour existant en vue du passage du TCSP et des accès spécifiques au CHU (livraisons et personnel), la réalisation d'un mail piétonnier, entre le parking public et l'entrée du CHU, la modification et la requalification de l'ensemble des voies affectées aux automobiles, cycles et piétons, et enfin les aménagements paysagers dans l'emprise. Le dossier présenté traite de cette première phase.

En *seconde phase*, qui ne fait pas l'objet du dossier d'étude d'impact présenté, et dont le délai de réalisation est envisagé à l'horizon 2014-2015, le parking aérien actuel sera remplacé par un parking « ouvrage » (bâtiment à étages), avec une capacité supérieure.

Cet aménagement est intimement lié à la construction du TCSP, et en constitue un préalable nécessaire dans ce secteur de l'agglomération. Il permettra en outre un accès correctement dimensionné pour la ZAC des Hauts du Chazal, en construction à l'ouest du CHU. Le chantier global du TCSP devrait débuter à l'été 2011, et se terminer en 2014. Il va par conséquent prolonger la durée des travaux dans ce secteur.

L'impact des deux projets doit donc être estimé de façon conjointe, notamment pour ce qui concerne les nuisances et les circulations induites par les travaux.

Ce projet d'aménagement fait l'objet d'une étude d'impact, eu égard au montant des travaux, **4,5M€ HT**, supérieur au seuil financier défini à l'article R122-8 du code de l'environnement.

I.2. Les enjeux principaux du dossier identifiés par l'autorité environnementale

Les enjeux pré-identifiés par l'autorité environnementale sont hiérarchisés du plus important au moins important :

- Les conditions de circulation et de stationnement des véhicules : le secteur concerné par le projet est situé au carrefour entre deux voies très circulées à Besançon, le Boulevard Flemming et la Rue de Dole. L'aménagement devra permettre à terme d'améliorer la lisibilité des circulations et des stationnements, et d'accueillir le futur TCSP dans un espace dédié. L'accueil d'une partie des activités et des services de l'Hôpital Saint Jacques, qui s'inscrit actuellement dans la boucle du Doubs, en périphérie immédiate de l'hypercentre de Besançon, va modifier profondément le fonctionnement du site, et induire de nouveaux trafics (piétons, cycles, véhicules de secours et d'urgence, transport pour livraison du CHU, usagers...) en direction de cette zone. La phase chantier comporte un enjeu fort de stationnement, dans la mesure où l'activité du CHU ne va pas être modifiée pendant les travaux.
- Le bruit des infrastructures : la circulation déjà intense dans le secteur va être augmentée par la venue des services précités, ainsi que par la liaison routière à construire, avec la ZAC des Hauts du Chazal, en cours d'aménagement. De fait, la gestion du bruit routier, autour du CHU Minjoz, considéré comme « *établissement sensible* » par la réglementation pour ce paramètre spécifique, est un enjeu important du dossier.
- Le paysage : les divers mouvements de terrains nécessaires aux aménagements, vont modifier considérablement la perception que l'on peut avoir du site depuis les voies publiques, en ouvrant de nouvelles perspectives en direction du CHU, et en donnant une place centrale à la plateforme occupée par le tracé du futur TCSP.
- La sensibilité du sous-sol karstique : l'intégralité du sous-sol de la ville de Besançon est de type calcaire, et présente un fonctionnement karstique très marqué (fracturation du massif rocheux, infiltration aisée des eaux superficielles, circulations souterraines rapides, vulnérabilité marquée des aquifères souterrains aux pollutions accidentelles ou diffuses). Le dossier présente de fait un enjeu marqué concernant la gestion des eaux de ruissellement éventuellement polluées issues des différentes plateformes qui seront aménagées ou modifiées.
- les gaz à effet de serre (GES) : le projet est générateur, d'une part, d'une croissance du trafic local, susceptible d'augmenter à terme les émissions de GES, d'autre part, d'une diminution, dans d'autres proportions, de ces mêmes gaz, du fait de la desserte par le TCSP, et de l'amélioration attendue des conditions de déplacement par les modes doux, qui devraient drainer une part non négligeable des trafics au niveau de l'agglomération de Besançon.
- La faune, la flore (espaces verts du site) : le site est actuellement très boisé (parkings des visiteurs, talus de l'emprise de la voie ferrée au nord du site, et butte entre le CHU et le Boulevard Flemming), et abrite par conséquent des espèces animales. L'un des enjeux du dossier, outre le respect des règles spécifiques du PLU concernant les espaces verts, est la protection des espaces qui ne seront pas affectés par les travaux, et leur bonne intégration dans le réseau des futurs espaces verts, afin de ne pas trop perturber le fonctionnement actuel de la zone (déplacement des espèces animales et de leurs habitats vers des zones non perturbées ou non modifiées, puis stabilisation des espèces sur le site).
- L'articulation des deux chantiers d'aménagement des accès et d'arrivée du TCSP : ils devront nécessairement être coordonnés dans le temps, afin de ne pas cumuler la gêne occasionnée pour le stationnement et la circulation.

Ces enjeux sont typiques de ce type de projet de modification d'infrastructures en milieu urbain, avec deux paramètres spécifiques au territoire de l'agglomération de Besançon : le sous-sol karstique et l'arrivée du TCSP.

II.1 État initial et identification des enjeux environnementaux par le porteur de projet

L'état initial présenté dans l'étude d'impact a traité l'ensemble des points nécessaires à l'élaboration du projet d'ensemble d'infrastructures et d'aménagements paysagers.

Il est présenté de façon claire et aborde les différentes thématiques liées aux enjeux importants cités précédemment :

- les conditions actuelles de **stationnement** et de **circulation**, liées aux déplacements générés par les équipements présents sur le site ou en cours de développement, et celles liées aux déplacements autour du site ;
- l'**ambiance sonore** actuelle, associée à deux voies où le trafic est important ; l'analyse présentée est pertinente, et permet de situer précisément les enjeux sensibles potentiellement concernés (carte de synthèse de l'occupation du sol page 30, et carte de l'ambiance sonore actuelle page 46).
- le **relief** particulier du site : une partie de la topographie actuelle est due au chantier de construction du CHU dans les années 80. La butte végétalisée et les parkings aériens sont constitués par les déblais extraits du chantier ;
- la qualité des **eaux**, la **géologie** et les **risques naturels**, surtout liés aux caractéristiques du sous-sol en place. Le risque karstique est bien mis en avant. La Directive Cadre sur l'Eau, et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Rhône Méditerranée approuvé en novembre 2009) sont cités ;
- la **qualité de l'air** (mesure permanente à la station de Planoise) ; une mesure sur place des polluants recensés par le guide méthodologique cité dans le rapport aurait permis une analyse plus fine de l'état des lieux, et une évaluation ultérieure de l'impact réel de l'augmentation de la circulation globale dans ce secteur. Cette analyse est toutefois facultative pour le niveau d'étude requis (niveau III).
- la **faune et flore**, qualifiées de « banales », et contraintes par l'urbanisation actuelle du site. A noter cependant que deux espaces existants présentent une végétation d'aspect plus naturel : la butte qui sépare le boulevard avec le site du CHU, qui est boisée, mais fait l'objet d'un entretien régulier, et le secteur boisé au nord du site, le long de la voie ferrée, qui est le plus ancien. Il aurait été opportun de rajouter les passages concernés (cartes des habitats et des espèces) de l'état initial dressé à l'occasion de l'étude d'impact du TCSP, dans la mesure où cette dernière est citée dans le texte.

Le chapitre dédié au paysage dans son état actuel est pertinent, et met en évidence le caractère artificiel et urbain des lieux. On peut y constater que le secteur du projet constitue une transition entre la ville (zones habitées et industrielles) et la campagne, séparées par le tracé de la voie ferrée.

Enfin, les cartes de synthèse permettent de visualiser à chaque étape de la présentation les différents éléments de connaissance et les contraintes qui affectent le site. Toutefois, les cartes thématiques sont en général trop petites (zones agricoles, réseau des voies, pistes cyclables), et la carte de synthèse des « sensibilités écologiques » qui figure en page 26 est présentée avec une échelle trop réduite.

Les enjeux environnementaux ont été mis en lumière de façon exhaustive et transparente dans l'étude d'impact. On peut noter que les enjeux précités n'ont pas été hiérarchisés par le maître d'ouvrage de l'opération. L'état initial du site et de son environnement est complet, à l'exception des données relatives aux espèces et à leurs habitats, qui, bien que qualifiés de banals, auraient mérité des investigations de terrain plus poussées.

II.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement

Les effets du projet, **lors des phases de chantier**, ainsi que dans l'état **aménagé à terme**, ont été évalués dans l'étude avec des méthodes adaptées et proportionnées, présentées dans un chapitre dédié, prévu par l'article R122-3 du code de l'environnement.

Toutefois, certains paramètres, correspondant à certains des grands enjeux relevés précédemment, devront être précisés, en fonction :

- des **caractéristiques du sous-sol** en place, à découvrir lors des futures phases d'aménagement du secteur, et des travaux à venir de construction du TCSP (terres potentiellement polluées, extraites lors de la construction du CHU, présence de cavités souterraines liées au karst) ; le risque d'effondrement karstique doit par conséquent être intégré dans les phases de conception. Le projet de révision du PLU de Besançon, en cours d'élaboration, intègre d'ailleurs ce secteur dans le périmètre « g1 – secteur karstique ».
- du résultat des **études d'insertion paysagère** et architecturale, menées dans le cadre des trois projets connexes sur le secteur (CHU – mail central – TCSP) ; elles seront a priori terminées à l'automne 2010, en vue d'une communication auprès du public. Ces études font défaut dans le dossier déposé pour instruction, et ne permettent pas d'apprécier l'impact des travaux sur les perspectives visuelles, depuis le site et depuis les grands axes qui l'encadrent. Il serait de même intéressant d'intégrer à ces études l'implantation et l'aspect du futur parking en ouvrage.

Le projet est présenté dans sa globalité, ainsi que dans son environnement proche ; ainsi les liens fonctionnels avec les quartiers proches de la ville de Besançon sont-ils clairement précisés (liaisons douces, TCSP, voies classiques) : quartier en mutation des Hauts du Chazal, quartiers de Planoise, zones d'activités et centre-ville.

L'impact de chacune des composantes fortes de l'aménagement est correctement évoqué et aisément compréhensible :

- **déplacements** : plusieurs chapitres permettent de comprendre les effets du projet sur les circulations urbaines et l'amélioration attendue des déplacements de type « modes doux » ; ces paramètres ont fait l'objet de modélisations dédiées. Un schéma permet de visualiser aisément les espaces dédiés aux piétons et aux cycles. L'aménagement permet de relier la Rue de Dole-Planoise, la plateforme du CHU/TCSP, l'UFR et la ZAC des Hauts de Chazal, qui sont susceptibles d'induire un trafic spécifique important. Il conviendra pour le maître d'ouvrage d'être particulièrement vigilant concernant la communication préalable au chantier et la signalisation temporaire, afin d'éviter tout engorgement des voies, préjudiciable à l'environnement immédiat (augmentation de la pollution, du bruit et des temps de déplacement, report du trafic sur d'autres voies) :
 - ➔ pendant la construction du giratoire sur le boulevard Flemming, qui va en réduire temporairement la capacité ; pour ce qui concerne les conditions de déplacement des transports exceptionnels qui peuvent emprunter cet axe.
 - ➔ lors de la modification de l'accès principal du CHU (transition avec le chantier du TCSP).
 - ➔ lors du chantier de construction de l'accès à la ZAC des Hauts du Chazal, qui devra être coordonné dans le temps.
- **stationnement** : le dossier est clair sur ce point, que ce soit pour la phase chantier, où il sera fortement perturbé, ou à terme (chapitre dédié avec illustrations complètes) ; hormis l'indication de la création d'un circuit de dépose-minute devant l'entrée du CHU, on ne peut toutefois pas déterminer comment se fera le parcours des personnes à mobilité réduite depuis les aires de stationnement ; le projet prévoit en effet de conserver dans sa première phase un parking nettement surélevé par rapport à la plateforme commune CHU-TCSP, desservi par un escalier (6,40 m de dénivellée, soit environ 38 marches). Le dossier n'indique pas en outre si une démarche dite « plan de déplacement d'établissement », ou PDE, a été engagée par le CHU, incluant une incitation forte au co-voiturage et à l'utilisation renforcée des transports en commun et du vélo. Enfin, un effet indirect n'a pas été évalué : la disparition (en attendant la construction du parking en ouvrage) de places de stationnement publiques sera compensée par la redistribution de places au sud, sur un espace vert qui est situé entre le boulevard Flemming et le parking privé du CHU (page 70).

- **gestion des eaux de ruissellement** : les mesures d'infiltration en place dans les espaces verts existants ou à aménager sont très intéressantes et de nature à limiter la quantité d'eau injectée dans le réseau unitaire. Pour ce qui concerne les eaux potentiellement polluées, issues des zones circulées, les mesures proposées sont convenables. Les eaux, après stockage éventuel, seront dirigées via le collecteur principal de la Ville de Besançon, vers la station d'épuration des eaux usées, dont le fonctionnement et la capacité permettent d'après le maître d'ouvrage d'absorber une telle charge.
- **bruit** du chantier, et bruit lié aux infrastructures créées ou modifiées ; les études techniques présentées permettent d'appréhender l'impact des modifications des voies sur les bâtiments existants, dont les bâtiments sensibles (crèche du CHU). Des cartes présentant les courbes « isophones », c'est à dire pour lesquelles les émissions sonores ont la même valeur, auraient cependant permis de visualiser ces impacts de façon beaucoup plus précise et accessible au grand public.
- **paysage** ; ce chapitre aurait gagné à être agrémenté par des vues et insertions paysagères depuis les voies publiques principales et les zones de stationnement situées en altitude par rapport aux plateformes du mail du TCSP et de l'entrée du CHU (cf. études en cours, citées plus avant) ;
- émission de **gaz à effet de serre** (GES) ; ce paramètre est bien mis en avant dans le rapport, dans le chapitre dédié aux nuisances spécifiques aux infrastructures ;
- émissions de **polluants** : le rapport ne respecte pas totalement les termes du guide méthodologique cité (CERTU février 2005, contenu d'une étude de niveau III) ; si le rappel sommaire des effets de la pollution sur la santé est bien présent, l'estimation des émissions de polluants au niveau du domaine d'étude (soit 100 mètres de part et d'autre des voies modifiées) n'est pas présentée. La justification de cette absence par la « fluidification du trafic » attendue et la difficulté de chiffrage de l'amélioration des émissions due à la création d'un giratoire ne paraît pas suffisante en l'état. On peut ajouter en outre que l'évaluation des effets devrait se faire sur la totalité du linéaire affecté de façon significative par les modifications de trafic (par exemple déplacements du personnel du CHU, modifiés par l'accueil des services de l'hôpital Saint Jacques).
- **continuités écologiques** : cette notion a été traitée principalement dans l'état initial ;
- le dossier contient un chapitre relatif à l'évaluation des incidences sur les sites **NATURA2000**, conformément à l'article R414-19 du code de l'environnement (liste nationale). Les incidences sont jugées nulles, étant données la distance avec le site Natura2000 le plus proche, et la déconnexion totale avec les milieux naturels.
- **espaces verts** : le projet comprend la destruction de 5200 m² d'espaces verts « urbains » sur la butte artificielle qui a été construite lors des terrassements du CHU dans les années 80. Les espaces verts qui seront redistribués à terme, pour compenser cette disparition, devront présenter une diversité d'espèces, de formes et de modalités de gestion pour reconstituer dans les meilleurs délais des habitats aptes à accueillir les espèces qui ont probablement colonisé le site. Ces mesures seront en outre utiles pour favoriser l'intégration des nouvelles voiries et de la voie dédiée au TCSP dans cet environnement, très artificiel et urbain. Dans cette mesure, l'espace boisé qui jouxte le remblai ferroviaire devra impérativement être sauvegardé, y compris lors de la construction du futur parking en ouvrage, afin de constituer un « réservoir » nécessaire pour rétablir au plus vite les continuités écologiques. Le rapport aurait mérité d'être plus explicite et plus nuancé sur ce point. Enfin, les cartes proposées dans le rapport d'étude d'impact, et les plans joints à la demande de PA ne permettent pas de visualiser les espaces verts à terme, et la distribution des futures plantations sur le secteur. Il est toutefois fait mention que cette distribution sera réalisée en coordination avec le projet de TCSP.

Les **effets cumulés** de ce projet avec ceux relatifs à la construction du TCSP sont présentés de façon claire et accessible, notamment pour les paramètres bruit, émissions de gaz à effet de serre, et modification des circulations. On peut toutefois regretter que l'usage des transports en commun, ainsi que des cycles, normalement renforcé par un tel projet, ne soit pas plus mis en avant dans l'estimation des gains en émissions de gaz à effet de serre, à l'horizon 2015 ; seule l'amélioration des caractéristiques techniques du parc automobile a été citée (diminution des émissions de GES au kilomètre).

Les liens de certains paramètres, dont la description suit, notamment avec le projet de TCSP, devraient être explicités avant la mise en service de ce dernier et pourront intégrer les réflexions suivantes :

- **accessibilité du CHU** (lisibilité de l'offre de stationnement, indications depuis les voies publiques, communication). Il conviendra d'étudier finement le dimensionnement et la rentabilité à terme du parking en ouvrage, évoqué dans le dossier, en fonction notamment des gains attendus grâce à l'arrivée du TCSP ; le dossier met effectivement en avant que le « niveau de service élevé des transports en commun réduira d'autant la demande en stationnement ». Or, la place des parkings automobiles dans le projet global demeure importante.
- identification claire des possibilités offertes d'**intermodalité** de transport bus-tramway, avec par exemple la production d'une carte représentant l'ensemble des arrêts de bus et des haltes dans le quartier et à proximité immédiate ;
- prévision de **places de stationnement pour les cycles** sécurisées et couvertes, au droit des équipements publics, et à proximité immédiate de la halte du TCSP ; cette mesure est de nature à améliorer sensiblement l'intermodalité, et par conséquent à réduire sensiblement les déplacements en automobile à l'intérieur de l'agglomération, ainsi que la demande en stationnement sur le site.
- Réflexion technique sur les conditions de circulation des **cycles dans le giratoire** ; en effet, son diamètre étant important, il sera a priori défavorable à la circulation des cycles (vitesses élevées des véhicules motorisés sur l'anneau, augmentation de la distance de contournement nécessaire). Le boulevard Flemming est considéré dans l'état initial (carte page 33) comme « voie praticable sans aménagement spécifique ».
- prévision de **liaisons douces** dans le cadre de chacun des aménagements prévus sur le secteur : autour du giratoire et liaison nord-sud (entre les quartiers de Planoise et le nord de l'agglomération, via le boulevard Flemming). De manière plus générale, il conviendra de proposer un plan précis des liaisons cyclables dans tout le secteur, en faisant éventuellement la distinction avec les espaces purement dédiés aux piétons.
- **Réutilisation et recyclage** au maximum sur place des déblais issus des différents chantiers de terrassements, qui vont produire une grande quantité de matériaux, et nécessiter de nombreuses rotations de poids lourds dans le secteur.

Le dossier présente une analyse des effets sur l'environnement pertinente et proportionnée aux enjeux affectés par le projet ; les effets cumulés avec l'arrivée du tramway sont présentés, de même que les effets spécifiques à la phase chantier, dont l'impact est particulièrement sensible dans un site urbain où la circulation est intense. L'analyse, bien que très brève, permettant de conclure à l'absence d'effets sur le site NATURA2000 le plus proche, est motivée. Quelques lacunes (pollution, stationnement et déplacements, paysage, espaces verts, stabilité des sols en place) devront être comblées au moment des études de niveau « projet » liées aux aménagements.

II.3 Justification du projet / analyse des variantes

La justification du projet parmi les variantes étudiées est proposée dans un chapitre dédié, très clair et synthétique. On peut aisément retrouver les paramètres qui ont conduit au choix du parti d'aménagement sur la carte de synthèse de l'état initial ; ainsi que dans le texte : articulation avec les aménagements en cours des quartiers voisins, avec l'arrivée du TCSP, avec le chantier d'accueil des services de l'hôpital Saint Jacques, et avec les nécessités d'évolution de la typologie des voies (place plus grande laissée aux liaisons douces). **Le dossier est très cohérent sur ce point.**

II.4 Qualité générale du dossier

Le dossier d'étude d'impact est complet, et traite l'ensemble des problématiques visées à l'article R122-3 du code de l'environnement. Il est convenablement illustré, et permet une appréhension rapide de l'ensemble du projet et de son environnement.

Le résumé non technique, destiné à améliorer la compréhension du projet par le grand public, est complet et clair.

On peut noter enfin que le concepteur de l'étude d'impact a proposé, en conclusion de chacun des grands chapitres, un court encadré « **à retenir** », présentant de façon synthétique les principales notions développées dans le rapport. Cette initiative permet d'améliorer nettement la compréhension du dossier.

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

La complémentarité de fonctionnement entre **TCSP – nouvelles voiries – CHU**, et la recherche d'une plus grande lisibilité des lieux a été une voie privilégiée dans le choix de la solution technique et architecturale présentée.

L'environnement du projet, d'ores et déjà fortement artificiel et anthropisé, a bien été pris en compte pour concevoir l'ensemble des aménagements. Un effort particulier a été mené sur la dimension humaine des aménagements (lisibilité des voies pour les piétons et les cycles, complémentarité avec le TCSP, limitation au maximum des espaces dédiés aux véhicules, meilleure lecture architecturale des lieux avec la création du mail central).

Pour ce qui concerne les mesures présentées au titre de la protection de l'environnement, elles sont justement proportionnées et adaptées aux grands enjeux liés à ce projet.

IV. Synthèse globale

L'environnement a bien été pris en compte dans l'étude d'impact présentée par la ville de Besançon, dans le cadre de l'aménagement de l'entrée du CHU J. Minjoz, et des travaux connexes à la création du TCSP.

Les préoccupations relatives aux déplacements, au bruit des infrastructures, à la nécessaire complémentarité entre les différents moyens de transport, ont permis de proposer un projet bien articulé avec la ville et les quartiers périphériques existants, de nature à améliorer sensiblement le fonctionnement du site, sans créer pour autant un effet d'entraînement pour la circulation automobile. Ce projet est équilibré.

Les incidences sur l'environnement sont bien mises en avant par le maître de l'ouvrage, et vont donner lieu à des aménagements qui réduisent au maximum les impacts attendus.

Un accent particulier devra être mis sur les points mis en avant précédemment, garants d'une bonne intégration de ce projet, situé entre tissu urbain assez aéré et zone plus naturelle, en cours d'aménagement (ZAC des Hauts du Chazal), notamment pour ce qui concerne l'intégration paysagère du projet dans le site, et la restitution d'espaces verts plus naturels autour des aménagements.

Le Préfet de Région,

A blue ink signature, appearing to read 'Nacer', with a long horizontal flourish extending to the left.

Nacer MEDDAH

