

Environmental and Social Data Sheet

Overview

Project Name:	TRAMWAY DU GRAND BESANCON		
Project Number:	2009-0025		
Country:	France		
Project Description:	Construction de la première ligne de tramway (est-ouest) de 14,5 km (31 stations) et acquisition de 19 rames d'une longueur de 23 mètres dans l'agglomération du Grand Besançon		
EIA required:	Oui		
Carbon Footprint:	Oui	<input type="checkbox"/>	voir section "Carbon Footprint"
	Non	<input checked="" type="checkbox"/>	inférieur aux seuils ¹

Summary of Environmental and Social Assessment, including key issues and overall conclusion and recommendation

Le projet relève de l'annexe II de la directive 85/337/CEE modifiée et par conséquent la nécessité de mener une étude d'impact environnemental (EIE) est déterminée soit au cas par cas soit par des critères fixés par l'État membre. D'après la législation française, le projet est soumis à une procédure d'évaluation d'impact environnemental dans le cadre de la Déclaration d'utilité publique. Le projet a obtenu un avis favorable des différents services de l'Etat, y compris l'autorité environnementale et a été déclaré d'utilité publique en juin 2011. La production des nouvelles rames aura lieu dans les usines du fabricant et par conséquent se trouve hors du champ de la directive 85/337/CEE modifiée.

Le projet fait partie de la mise en œuvre des politiques visées par les différents documents stratégiques de la communauté d'agglomération, en particulier le Plan de Déplacements Urbains, approuvé en 2001, le « Schéma Directeur TCSP », approuvé en 2005 et le Schéma Directeur de l'Agglomération Bisontine (SDAG), en cours d'élaboration. La révision du PDU (lancée en 2006) ainsi que le SDAG ont fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale conformément à la directive 2001/42/CE.

Le projet se déroule principalement en milieu urbain, sur les emprises des voiries existantes, et aucun site réglementaire (Natura 2000 inclus) n'est localisé à proximité, comme confirmé dans le formulaire signé par l'autorité environnementale. Le projet n'est donc pas susceptible d'avoir des effets significatifs sur ces zones.

Le projet cherche à améliorer la qualité des transports collectifs, à privilégier l'utilisation des modes alternatifs à la voiture et à favoriser le transfert modal. Il permet par ailleurs de désenclaver certains quartiers en difficulté. Compte tenu des objectifs vertueux poursuivis et hormis quelques aspects négatifs à caractère temporaire pendant la phase de chantier (bruit, vibrations, interruptions du trafic), les effets sur l'environnement ne peuvent être que bénéfiques grâce à la réduction des nuisances dues au trafic automobile et l'amélioration des performances énergétiques (baisse des émissions de CO₂ estimée de l'ordre de 3150 tCO₂/an entre autres).

¹ Seuls les projets qui répondent à la portée de l'exercice pilote, tel que défini dans la méthodologie concernant l'empreinte carbone, sont inclus, à condition que les émissions estimées dépassent les seuils suivants: au-dessus de 100 kt CO₂e/an pour les émissions absolues (brut) ou 20 kt CO₂e/an (net) pour les émissions relatives

Environmental and Social Assessment

Environmental Assessment

Environmental Impact and Mitigation

- *Localisation et impacts sur zones Natura 2000* : Le projet se situe principalement sur les emprises des voiries existantes. Il n'aura donc pas d'impact sur les espaces naturels remarquables (ZNIEFF, Natura 2000, etc ...), comme signalé dans le formulaire A signé par l'autorité environnementale.
- *Impacts pendant la phase de chantier* : Le chantier aura des impacts négatifs à caractère temporaire en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations et d'interruptions du trafic. Toutefois les mesures de mitigation/compensation mises en œuvre sont considérées adaptées.

Les travaux du Pont Battant requièrent la mise en place d'un platelage supporté par des pieux reposant sur le lit mineur et entraînant une surélévation sensible du niveau des eaux en amont. Les risques associés seront réduits car les travaux seront réalisés hors période de crue.

- *Impacts pendant la phase opérative* : Les impacts se situeront au niveau du centre de maintenance et des parcs-relais par la création de surfaces imperméabilisées. Ceci sera compensé par des accompagnements végétaux le long du tracé et des plantations massives (1100 arbres pour 600 abattus). Par ailleurs des bassins de décantation des eaux pluviales minimiseront les effets des imperméabilisations.

En ce qui concerne les cours d'eau, le franchissement du Doubs implique le remaniement de quatre ouvrages d'art : pont Charles de Gaulle, pont Canot, pont Battant et pont de la République. Toutefois, les modifications apportées aux ouvrages ne perturberont pas l'écoulement et le niveau des eaux par rapport à la situation actuelle.

Au niveau du bruit et des vibrations, le projet génère de manière générale des impacts positifs du fait de la diminution du trafic automobile. Toutefois la faible augmentation du bruit au niveau d'une habitation (quartier Vaites) sera mitigée par l'isolement phonique de la façade. Les vibrations seront limitées par la pose de voies antivibratoires.

Les coûts des mesures d'accompagnement intégrées dans la conception même du projet sont estimés de l'ordre de 10% du coût global du projet

- *Atténuation du changement climatique* : Du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs, le projet favorise le transfert modal en diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de polluants et donc sur le changement climatique. En particulier, la baisse des émissions de CO₂ est estimée de l'ordre de 3150 tCO₂/an.
- *Adaptation au changement climatique* Une partie du tracé étant situé à proximité des cours d'eau, le projet peut donc être exposé à des crues et par conséquent des dispositions ont été prévues pour adapter l'opération de la ligne et de mettre en place des services partiels.

EIB Carbon Footprint Exercise

Le projet n'est pas concerné par cet exercice car les émissions estimées seront inférieures aux seuils tels que définis dans la méthodologie correspondante.

Social Assessment, where applicable

Le projet n'aura pas d'effets négatifs sur le plan social car le projet se déroule principalement sur les emprises des voiries existantes et les acquisitions foncières ne concernent que des surfaces non-bâties. Par contre, il aura des effets positifs. En fait, le projet constitue un levier essentiel pour le désenclavement des quartiers en difficulté de l'agglomération (Cité Brûlard, Palente-Orchamps, Planoise) car il favorise l'accès aux pôles économiques, et aux services de la ville.

Par ailleurs, des impacts positifs peuvent être attendus du fait que la communauté d'agglomération a mis en œuvre une politique visant à inscrire dans leurs cahiers de charges des clauses d'insertion favorisant l'accès à l'emploi de personnes en chômage de longue durée. Ces contrats correspondent à 5% à 10% du total d'heures travaillées en fonction de l'objet du marché public

Public Consultation and Stakeholder Engagement

Les procédures d'information au public ont été menées conformément à la directive 2003/4/CE et à la directive 2003/35/CE par le biais des mécanismes de concertation et d'enquête publique prévues par la législation française. Une première procédure de DUP s'est déroulée en 2009 et a donné lieu à un avis défavorable du Préfet de région en octobre 2009. En fait, le ministère de la Culture s'était opposé à l'installation de lignes aériennes de contact dans le centre ancien sauvegardé (la Boucle). On notera que le public avait montré une préférence pour ce tracé lors de la concertation préalable qui s'est tenue entre le 29 septembre et le 18 décembre 2008. Suite aux études techniques complémentaires et aux groupes de travail mis en place avec les services de l'Etat, une variante de tracé, tangente à la Boucle, est proposée. Sur la base de ce tracé modifié, une deuxième phase de concertation préalable s'est déroulée entre le 20 décembre 2010 et le 28 janvier 2011. Ces phases ont permis de prendre en compte, en fonction de leur pertinence et de leur faisabilité technique et financière, les modifications proposées par les habitants de l'agglomération. L'enquête publique a donné lieu le 15 juin 2011 à l'adoption du projet modifié et à l'abandon de la desserte fine du centre ancien sauvegardé (en réponse à la demande des services de l'Etat).

Other Environmental and Social Aspects

N/A