



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le 06 JUIL. 2016

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
de la ligne B et du réseau maillé de tramway de l'agglomération angevine
Département du Maine et Loire

L'avis de l'autorité environnementale (AE) qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux. Il est joint au dossier soumis à enquête publique et porté à la connaissance du public, notamment par sa publication sur le site internet de l'autorité en charge de prendre la décision d'autorisation.

Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact du dossier de déclaration d'utilité publique de la ligne B et du réseau maillé de tramway de l'agglomération angevine sur le territoire de la commune d'Angers et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet.

Il ne préjuge pas de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation qui seront apportées ultérieurement.

1 - Présentation du projet

Le projet consiste à créer une nouvelle ligne de tramway, dite « ligne B » d'orientation ouest-est pour compléter l'offre existante, à savoir la ligne A orientée nord-sud dans l'agglomération angevine. La ligne B s'étend sur 9,9 km depuis le quartier de Belle-Beille vers le quartier de Montplaisir en passant par le centre-ville d'Angers et en franchissant la Maine par la création d'un nouvel ouvrage. Elle est ponctuée de 19 stations, dont deux stations existantes de la ligne A à restructurer. Le projet consiste également à aménager une nouvelle branche de tramway sur les boulevards Bessonneau, Résistance et Déportation pour restructurer le réseau de tramway dans le centre-ville, actuellement contraint par une voie unique fonctionnant de façon alternée au niveau de la rue de la Rœe. Ces travaux permettront d'organiser un réseau maillé en trois lignes d'exploitations, présentées à la page 20 de l'étude d'impact. Enfin, deux parcs de stationnements relais au niveau de l'avenue Patton et de l'avenue Montaigne seront construits, ainsi qu'un parking à proximité du boulevard Montplaisir.

Le principe de ce projet est inscrit au plan de déplacement urbains (PDU) approuvé en 2005 ainsi que dans le schéma de cohérence territoriale (SCoT) approuvé en 2011. L'étude d'impact rappelle

que les conclusions de la commission d'enquête publique de la ligne A ont mis en exergue la nécessité de compléter le réseau de transport par la mise en œuvre d'une seconde ligne.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet ligne de tramway se situe essentiellement dans un milieu fortement anthropisé. Cependant, le franchissement de la Maine, la prise en compte de zones humides et des espèces protégées constituent des points de vigilance importants pour l'autorité environnementale. L'insertion paysagère de l'infrastructure dans un tissu urbain remarquable nécessite une attention particulière.

S'agissant d'une infrastructure majeure pour l'agglomération angevine, les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent les problématiques de prise en compte de l'environnement humain, notamment au travers de la thématique des déplacements, mais également de la prise en compte d'éventuelles nuisances sonores, en phase chantier et en phase d'exploitation.

3 - Qualité du dossier

3.1 - État initial

Un état initial doit présenter une analyse de l'état de référence et de ses évolutions, ceci de manière à dégager les principaux enjeux à prendre en compte dans l'analyse des impacts du projet sur l'environnement.

La définition de l'aire d'étude constitue une étape déterminante de l'étude d'impact du projet. L'état initial de l'étude d'impact précise qu'il existe trois aires d'étude définies en fonction des thèmes envisagés et de l'impact potentiel du projet. L'aire d'étude étendue intéresse le territoire de l'agglomération angevine, l'aire d'influence du projet, ou « corridor », est constituée d'une bande de 500 m de part et d'autre du projet de tramway et l'aire d'étude localisée correspond à une bande d'environ 50 à 100 mètres de large par rapport aux voies ferrées.

Le projet est hors périmètres environnementaux d'inventaire ou de protection réglementaire. L'évaluation des incidences Natura 2000 conclut à l'absence d'effet direct ou indirect sur le site le plus proche, à savoir les « Basses vallées angevines ». Cette conclusion paraît pertinente.

L'état initial formalise l'occupation du sol sur la zone d'étude. Celle-ci est très majoritairement urbaine et anthropisée comme le démontre la cartographie de la page 199. Les investigations faune/flore sont bien menées et proportionnées aux enjeux du contexte décrit ci-avant. Le projet de tramway réutilise des voies existantes où la végétation est artificielle et principalement constituée de plantations d'ornement exogènes. Les bords de Maine constituent le milieu le plus riche d'un point de vue floristique, avec notamment des stations d'Inule d'Angleterre, protégée en Pays de la Loire. Les zones à enjeux en ce qui concerne la protection de la faune sont également bien identifiées. Une zone de reproduction du lézard des murailles figure dans l'inventaire faunistique des berges de la Maine et des gîtes de reproduction de chiroptères ont été observés dans les platanes de la place de la Rochefoucault.

La méthodologie d'identification des zones humides s'appuie sur l'atlas de prélocalisation réalisé à l'échelle régionale par la DREAL. Au sein de l'aire d'étude localisée, il est recensé un secteur en eau correspondant au ruisseau du Brionneau lorsqu'il entre dans le parc Balzac. Une campagne de délimitation des zones humides par sondages pédologiques a été menée en mars et avril 2015 dans les secteurs présentant un sol non imperméabilisé. L'analyse des sondages réalisés est de bonne facture et la carte de synthèse de la page 178 est appréciable. Deux zones humides ont été localisées, sur les sols alluvionnaires du parc Balzac et sur une surface de 200 m² à proximité de l'enceinte de la propriété du Bon Pasteur. Aucuns travaux n'est à prévoir sur leurs emprises et

L'étude d'impact conclut à l'absence d'incidences sur leur préservation et leur fonctionnement. Les mesures destinées à éviter toute pollution accidentelle font également l'objet d'un développement détaillé dans le chapitre consacré à la phase de chantier.

L'état initial paysager appréhende le fuseau du projet de tramway par différentes séquences paysagères. L'aire d'implantation du projet se caractérise par une hétérogénéité entre ces séquences. À défaut de les hiérarchiser, l'étude d'impact souligne l'importance de l'enjeu paysage et de l'intégration d'une infrastructure de transport dans un environnement déjà marqué par les réseaux viaires. L'aménagement des berges de la Maine est resitué dans son contexte historique qui met en lumière l'artificialisation progressive des berges.

L'inventaire du patrimoine sur l'aire d'influence de la ligne B du tramway est de bonne facture. Il ressort que le projet tangente ou traverse certains sites inscrits ou classés, présentés à la page 243 de l'étude d'impact. Dans l'aire d'étude du projet, on recense 98 monuments historiques protégés, dont 37 classés et 60 sont inscrits. La richesse patrimoniale du secteur traversé est mise en lumière à la page 252 de l'étude d'impact. L'état initial se révèle complet, et dès ce chapitre, il est indiqué que le projet fera l'objet d'un avis préalable de l'architecte des bâtiments de France (ABF) avant les travaux, pour évaluer les covisibilités entre les ouvrages et les monuments et juger la pertinence des mesures d'insertion mises en œuvre.

Le projet s'insère également dans des secteurs intéressants d'un point de vue archéologique. Un travail d'analyse documentaire permet de définir trois degrés de sensibilités, nulle, moyenne et forte le long du tracé et de déterminer dès ce stade, un repérage des secteurs nécessitant des diagnostics de terrain. Ainsi, 11 diagnostics d'ampleur variable seront menés en amont des travaux, qui ne pourront commencer qu'après l'obtention de l'autorisation de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC).

Le dossier présenté recense de manière satisfaisante les différents risques naturels identifiés sur le secteur qui sera emprunté par la nouvelle ligne B et le réseau maillé du tramway. Il existe sur le secteur de Montplaisir un aléa faible à moyen de mouvement de terrain, bien identifié dans l'état initial. Le risque inondation constitue également un enjeu important à l'échelle du projet puisqu'il est touché par deux plans de prévention des risques inondations (PPRi) approuvés : le PPRi du « Val de Louet, Confluence de la Maine et de la Loire » en aval du pont de la basse chaîne, et le PPRi « Confluence de la Maine » en amont de celui-ci.

Le volet bruit comprend une phase initiale bien documentée, notamment par la fourniture d'une cartographie des zones d'ambiance sonore actuelle à la page 359 de l'étude d'impact.

S'agissant des enjeux de déplacements, l'étude d'impact s'attache à présenter succinctement les projets d'aménagement urbains directement concernés par le projet de la ligne B du tramway. Ainsi, le développement du campus universitaire, les projets de renouvellement urbain de Belle-Beille, du Grand Pigeon et de Montplaisir, la reconquête des berges de la Maine au travers de l'opération du secteur Saint Serge misent sur la ligne de tramway pour améliorer les déplacements vers la gare et le centre-ville, ainsi que pour renforcer leur attractivité. Du point de vue de l'autorité environnementale, le choix de mailler le réseau en 3 lignes d'exploitations est un atout dans l'atteinte de ces objectifs.

Les chapitres consacrés aux activités économiques concernées par le projet, sur le trafic et l'accidentologie le long du trajet éclairent le lecteur sur les enjeux de desserte et de sécurité des déplacements.

3.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et, le cas échéant, compenser

S'agissant de la prise en compte des habitats naturels, le parti d'aménagement retenu a privilégié dans la mesure du possible l'évitement, que ce soit la préservation des zones humides à proximité du tracé, notamment dans le parc Balzac, ou le maintien des habitats naturels remarquables,

notamment sur les berges de la Maine et au niveau de la place de la Rochefoucault. Au regard des inventaires faune/flore menés sur le tracé du projet ainsi que des expertises réalisées dans la Maine, l'étude d'impact conclut à l'absence d'impacts résiduels sur les espèces protégées et leurs habitats. L'étude d'impact précise qu'au vu des inventaires menés sur le tracé du projet, de l'évitement des impacts sur les espèces protégées, et après échanges avec les services de l'État compétents en la matière, la constitution d'un dossier de demande de dérogations auprès du CNPN n'est pas requise.

La solution retenue pour franchir la Maine est un ouvrage d'art à trois travées, ce qui permet de limiter les points d'appui dans le lit mineur. L'implantation des culées de l'ouvrage se situe en dehors du lit de la rivière et des secteurs d'habitats remarquables des berges. Ainsi, l'étude d'impact conclut à juste titre à l'absence d'effets sur la faune et la flore en phase d'exploitation.

La prise en compte des continuités écologiques pendant la phase chantier est également explicitée, notamment en ce qui concerne la continuité aquatique dans la Maine. Le nombre de piles est réduit et ne devrait pas perturber le déplacement de la faune aquatique. S'agissant des secteurs présentant des sensibilités identifiées, notamment des espèces protégées, les mesures d'exclusion de chantier sont pertinentes pour assurer leur préservation. La mise en place de batardeaux pour la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la Maine aura lieu en dehors de la période de reproduction des juvéniles de bouvière.

Les PPRi concernés par le projet interdisent notamment tout remblaiement en zone inondable, mais tolèrent ces derniers pour des travaux d'infrastructure d'utilité publique, sous condition de la réalisation d'une étude hydraulique et du choix des solutions techniques les moins impactantes. Le chapitre consacré à cette thématique témoigne de la prise en compte de ces contraintes. Les impacts en phase travaux sur les inondations de plaine sont également détaillés. La création de batardeaux dans le lit mineur de la Maine s'avère nécessaire pour la construction de l'ouvrage de franchissement. Cependant, son impact est jugé faible, du fait de la période du chantier envisagée durant la période de basses eaux. L'étude d'impact indique que les piles de ponts pourront être réalisées en décalé pour garantir le maintien de la navigation et limiter les impacts en cas de crue. La mesure est en effet pertinente mais l'étude d'impact ne précise pas à quel moment des travaux elle sera mise en œuvre. Le chantier sera sans effet sur la station hydrométrique de mesure de débits située à l'amont.

Le projet a fait l'objet d'études précises permettant de qualifier finement l'impact attendu sur les différentes séquences paysagères. Les mesures d'insertion paysagère sont globalement satisfaisantes à ce stade d'avancement du projet compte tenu des enjeux paysagers de la zone d'étude. L'étude d'impact rappelle les mesures d'évitement préconisées par l'architecte des bâtiments de France, notamment le passage du tramway par l'avenue Yolande d'Aragon plutôt que par le boulevard du Bon Pasteur pour éviter les covisibilités avec le front de Maine dans ce secteur. L'ouvrage d'art présenté pour franchir la Maine propose une esthétique et des matériaux qui répondent aux objectifs d'insertion dans le centre historique de la ville d'Angers. Les photomontages qui illustrent son insertion paysagère sont de bonne facture. Sur le secteur du centre historique, une réflexion a été menée sur la présence de ligne aérienne. De manière analogue à la ligne A, un système d'alimentation par le sol est proposé pour limiter l'impact paysager du tramway entre les stations front de Maine et Molière. Dans les autres secteurs du centre-ville, des mesures de réduction sont mises en place au travers du choix des poteaux soutenant les lignes aériennes de contact ou une mise en lumière adaptée. Sans remettre en cause la pertinence du parti d'aménagement proposé, l'efficacité de ces mesures aurait pu être davantage illustrée sous forme de photomontages pour ces secteurs périphériques.

Durant la phase travaux, l'étude d'impact fait référence à la mise en place d'un plan de circulation et de stationnement, concerté avec les services de l'État. Les impacts du projet de la ligne B (concomitant avec les travaux du projet cœur de Maine) sur la circulation de la voie sur berge sont bien décrits.

Les effets du projet sur le bruit sont déterminés selon les quatre approches prévues par la réglementation pour ce type de projet, à savoir l'impact du tramway seul, l'impact de la modification de la voirie routière, la contribution cumulée des voies routières et du tramway et les impacts induits par le tramway sur la circulation routière. L'étude d'impact conclut qu'aucun dépassement des valeurs limites ne sera observé pour la contribution du tramway seul ou le réaménagement des voiries. Quelques bâtiments sont concernés par une augmentation de plus de 2 décibels liée au réaménagement des voiries, sans que les objectifs de niveaux sonores en façade ne soient dépassés.

S'agissant des vibrations, les annexes de l'étude d'impact illustrent les zones de traitement anti-vibratile. Dès la phase de conception du projet, des mesures de réduction ont été intégrées notamment par des équipements adaptés tels que la pose de dalles flottantes sur un linéaire de 0,9 km et de semelles souples sous le rail sur un linéaire de 4,9 km. Celles-ci s'avèrent pertinentes et l'étude d'impact démontre ainsi le respect des seuils, que ce soit en ce qui concerne les perceptions tactiles ou vibratiles de l'infrastructure.

3.3- Justification du projet – étendue des besoins

L'étude d'impact expose de façon détaillée l'émergence du projet de la ligne B du tramway, depuis son inscription dans les documents de planification tels que le PDU ou le SCoT jusqu'à la définition du tracé. Le résumé des points saillants abordés lors des réunions de concertation (coût du projet, franchissement de la Maine, évolution du réseau) constitue un point d'appui intéressant pour le lecteur. L'étude socio-économique annonce un accroissement de 1,4 % des utilisateurs de transports en commun avec la mise en place de cette seconde ligne. Elle démontre ainsi le moindre impact en termes de report espéré de véhicules vers le tram, qui s'explique en partie par la réduction du linéaire et le recentrage du projet sur la commune d'Angers. L'étude d'impact présente de manière satisfaisante les éléments justifiant cette évolution du projet. Elle résulte d'une analyse des caractéristiques urbaines et socio-démographiques du territoire, de la validation du projet par l'État au regard des capacités financières de la collectivité. Il aurait été opportun que les effets de cette reconfiguration soient mis en parallèle avec les opérations d'extensions urbaines successives, notamment dans le secteur de Beaucouzé. Au regard de l'étude socio-économique présentée, cette population sera captée par la ligne B lorsque les extensions seront mises en œuvres. Elles permettront ainsi de répondre à l'enjeu majeur qui consiste à retenir les véhicules particuliers à la périphérie d'Angers (cf partie 3.5 de l'avis ci-après).

Les fuseaux alternatifs proposés lors de la concertation sont rappelés et l'analyse multicritère qui a prévalu pour les choix opérés est clairement restituée. Les principes d'insertions des voies ferrées retenus (centrale, latérale ou mixte) sont présentés aux pages 57 à 59 de l'étude d'impact. Le choix de l'implantation centrale au niveau du boulevard d'Allonneau nord est justifié plus finement par rapport à la variante latérale du fait du projet ANRU de requalification du quartier et de l'impact éventuel sur le foncier existant. Les éléments connexes du projet sont également bien décrits (implantation et type d'insertions des stations, type de revêtement sur les voies, mobiliers urbains et équipements des stations, parcs relais).

Au-delà du tracé, l'étude d'impact présente les solutions de substitutions examinées, à savoir les bus ou les tramways légers. Le choix du tramway ferré est justifié par sa capacité, sa fiabilité et l'optimisation des coûts d'exploitations du fait du mode de traction par rail sur la première ligne de tramway. L'autorité environnementale apprécie que l'émergence et les choix opérés du projet

soient traités finement. En outre, l'effort de vulgarisation et d'illustration assure une bonne lisibilité de ce chapitre par le plus grand nombre.

L'étude d'impact propose une analyse des effets cumulés sous forme de tableau avec deux projets de ZAC concomitants à ce projet, celui de la Gare sud et celui de Saint-Serge. Bien que le projet de Cœur de Maine ne rentre pas dans le champ de l'analyse cumulée des projets telle que définie à l'article R122-5.4° du code de l'environnement, une analyse sommaire est intégrée à l'étude d'impact, notamment en phase travaux, du fait des connexions fortes entre les deux projets. Ce chapitre conclut à la nécessité d'échanger entre les différents maîtres d'ouvrage pour réaliser un phasage des travaux optimisé et un plan de circulation adéquat, sans préciser les modalités organisationnelles de la concertation.

3.4 - Résumé non technique

Le dossier d'étude d'impact comporte un résumé non technique de bonne facture qui permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence et des mesures prises pour les prendre en compte.

3.5 – Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le projet de la ligne B et du réseau maillé de tramway à l'échelle de l'agglomération angevine est identifié dans le SCoT du Pôle Métropolitain Loire Angers approuvé le 21 novembre 2011. À travers l'objectif « Renforcer la desserte en transport collectif », le document d'orientations générales (DOG) du SCoT prescrit « le renforcement du réseau structurant du pôle métropolitain en complément de la première ligne de tramway ». Le projet de ligne B et du réseau maillé s'inscrit pleinement dans cet objectif. Il participera également à la densification urbaine et à la mixité des fonctions à proximité de son linéaire, ce qui est compatible avec le parti d'aménagement et de développement durable (PADD). Le DOG nécessite quant à lui une adaptation de l'intitulé du principe origine-destination pour que le projet soit pleinement compatible au SCoT. En effet, si le DOG mentionne bien la desserte des quartiers de Belle-Beille et de Montplaisir sur le parcours du tramway, il affiche comme origine-destination « Beaucouzé-Parc des expositions d'Angers ». La présente procédure de DUP emportant mise en compatibilité du SCoT, l'étude d'impact expose valablement les arguments justifiant les modifications apportées au SCoT, à savoir l'origine-destination du projet retenu, « Belle-Beille-Montplaisir » et précise que les secteurs de Beaucouzé et du parc des expositions pourront être desservis à plus long terme dans le cadre d'extensions futures. La mise en perspective des effets de cette modification par rapport à l'urbanisation en cours sur des secteurs tels que Beaucouzé aurait pu être détaillée.

En parallèle à cette mise en compatibilité, le projet de tramway dans sa version faisant l'objet de la procédure de DUP est bien repris dans le projet de SCoT du pôle métropolitain Loire Angers révisé, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 18 mai 2016 et qui fait l'objet d'une enquête publique qui s'achèvera le 13 juillet 2016.

L'analyse de la compatibilité au plan d'occupation des sols (POS) en vigueur sur la ville d'Angers, approuvé initialement le 15 novembre 1979, est menée succinctement sous forme d'un tableau. Afin de rendre le document d'urbanisme compatible avec le projet, le plan de zonage et le règlement du POS doivent être modifiés. En effet, certaines zones traversées par le projet n'indiquent pas explicitement la possibilité de réaliser un tramway ni les aménagements connexes nécessaires à sa réalisation. La présente procédure de DUP emportant mise en compatibilité du POS, l'étude d'impact expose les arguments justifiant les modifications nécessaires apportées au document d'urbanisme en vigueur. Des précisions auraient utilement complété ce chapitre sur les

zonages concernés par ces modifications, notamment pour les secteurs Nd, pour lesquels l'implantation d'équipements connexes doit être limitée aux seuls besoins du projet.

Le projet de tramway, dans sa version faisant l'objet de la procédure de DUP, est pris en compte dans le projet de plan local d'urbanisme (PLUi) d'Angers Loire métropole qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 15 mars 2016 et qui fait l'objet d'une enquête publique qui s'achèvera le 13 juillet 2016.

Le périmètre du projet est concerné par deux plans de prévention des risques inondations (PPRi), à savoir celui du « Val du Louet-Confluence de la Maine et de la Loire », approuvé le 9 décembre 2002 et celui de la « Confluence Maine », approuvé le 16 octobre 2009. Les éléments contenus dans l'étude d'impact permettent de conclure à la bonne prise en compte de cette servitude d'utilité publique.

Le chapitre consacré à la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) Loire-Bretagne 2016-2021 est clair et synthétique. Le lien est fait entre le projet et les dispositions du SDAGE susceptibles de le concerner. Les mesures mises en œuvre sont détaillées de manière satisfaisante et démontrent le respect de ces dispositions. Le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) de la Sarthe Aval est en cours d'élaboration. L'étude d'impact indique cependant que l'inventaire des zones humides réalisé pour le projet permet de répondre aux attendus de la disposition 8E-1 du SDAGE.

Enfin, la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est traitée de manière plus succincte. Le principal enjeu à l'échelle de ce projet, qui s'inscrit dans un environnement très anthropisé, est de démontrer le maintien des continuités écologiques de la Maine. L'étude d'impact renvoie aux mesures mises en œuvre dans la conception et la phase chantier de l'ouvrage de franchissement pour démontrer la bonne prise en compte du SRCE.

4 - Prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet s'insère dans un milieu anthropisé. S'agissant de la prise en compte de milieux naturels remarquables, la stratégie d'évitement a prévalu dès la conception du projet et participe à la bonne prise en compte de l'environnement. Au sein de la zone d'étude, les secteurs les plus intéressants ont été identifiés et pris en compte par le projet. La recherche d'évitement des impacts sur ces secteurs se traduit par le choix d'une variante permettant d'éviter la destruction des zones humides et des zones accueillant des espèces faunistiques ou floristiques protégées et de limiter les impacts sur les écoulements de la Maine, en privilégiant un ouvrage de franchissement avec deux piles, contre trois ou quatre tel qu'envisagé initialement. Dans un secteur urbain, la végétalisation des plates-formes a été privilégiée comme le montre la cartographie de la page 67.

Le projet propose sur le linéaire de la ligne B presque 8 km de voies dédiées aux cycles, principalement des bandes et pistes cyclables. La bonne prise en compte des déplacements doux dans la conception du projet est appréciée par l'autorité environnementale. Le partage de la voirie entre cycle et bus ne garantit pas une sécurité optimale pour les cyclistes et doit être évité dans la mesure du possible. Dans ce projet, seule la traversée du centre-ville est concernée par cette configuration, dans un couloir de bus d'une largeur de 4,5m et sur une distance de 700 m.

La réflexion autour du stationnement aux abords immédiats des stations de tramway est essentielle pour assurer l'attractivité de ce mode de transport. Ce point est d'ailleurs clairement soulevé dans l'étude d'impact (p336) pour les parkings relais précédemment mis en œuvre dans l'agglomération, qui se révèlent peu utilisés du fait de leur implantation géographique peu attractive. Le choix d'envisager non loin de la station de l'avenue Montaigne un parking relais

remplit quant à lui un objectif d'attractivité, car cet axe incarne la « pénétrante est » d'Angers. Pour autant, le dimensionnement prévu, justifié par le retour d'expérience des parkings relais de la ligne A, apparaît peu ambitieux compte tenu de sa localisation a priori plus pertinente. La reconfiguration intra-muros du projet de tramway ne facilite pas la configuration des autres parkings-relais. Toutefois, les terminus sont conçus pour être prolongés vers les entrées de l'agglomération, drainant un fort trafic automobile, notamment le secteur de Beaucouzé.

L'étude air et santé jointe en annexe de l'étude d'impact permet de disposer d'informations concrètes sur l'impact sanitaire occasionné par l'émission de nombreux polluants dans l'air. Il y est indiqué que le projet d'extension de la ligne de tramway n'a pas d'impact négatif sur la santé des habitants et que l'absence de réalisation de cette ligne aurait produit un impact sanitaire négatif du fait de l'accroissement de la circulation automobile. Toutefois, l'étude socio-économique en termes de report modal, modère quelque peu cet effet positif.

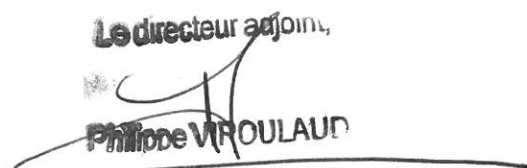
5 – Conclusion

L'extension du réseau de transport en commun sur site propre à l'échelle de l'agglomération angevine est, par sa nature, susceptible d'avoir des impacts positifs en matière d'environnement. En effet, la création d'une seconde ligne de tramway desservant des quartiers densément peuplés tels que Montplaisir et Belle-Beille, en connexion directe avec le centre-ville, relève d'une stratégie positive en matière d'environnement puisqu'elle contribuera à permettre une alternative à l'usage de la voiture.

Si l'étude d'impact proposée se révèle dense en termes de contenu, la vulgarisation recherchée est appréciée et devrait permettre au plus grand nombre d'appréhender le projet et les enjeux environnementaux associés. La démarche itérative dans laquelle s'inscrit l'évaluation environnementale transparaît pour chaque thématique. À titre d'exemple, l'évolution du projet sur le volet du franchissement de la Maine est directement liée aux mesures d'évitement et de réduction des impacts sur la faune, la flore et le paysage.

Le volet consacré aux nuisances est de bonne facture et les aspects liés à la phase chantier sont bien traités. Toutefois, les mesures de suivi prévues par l'étude d'impact devront permettre d'évaluer l'efficacité de ces mesures de réduction.

L'étude d'impact s'attache à justifier la reconfiguration du projet d'extension du tramway, recentrée sur la commune d'Angers, notamment pour des questions de soutenabilité économique. Il n'en demeure pas moins que les projets d'extension de lignes, à terme, constituent un enjeu important pour améliorer l'intermodalité véhicules particuliers/tramway avec la création au niveau des entrées de l'agglomération de nouveaux parkings relais plus attractifs pour le trafic automobile issu des villes de la première couronne d'Angers.

Le directeur adjoint,

Philippe VIROULAUD