



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

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



N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

10/07/2020

Dossier complet le :

16/07/2020

N° d'enregistrement :

2020-4780

1. Intitulé du projet

Projet d'aménagement de trois chronolignes sur le territoire de Le Mans Métropole (72).

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

CENOVIA

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

Paul MARTIN - Directeur de Projet

RCS / SIRET

5 7 6 | 1 5 0 | 2 7 0 | 0 0 0 6 3

Forme juridique

SA

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6. Infrastructures routières a) Construction de routes classées dans le domaine public de l'Etat, des départements, des communes et des EPCI non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.	Le projet prévoit la mise en oeuvre de trois chronolignes (C4, C5 et C6) à partir de trois lignes de bus existantes structurantes (lignes 4, 5 et 6). Le projet reprend en partie ou intégralement les itinéraires de ces trois lignes existantes, avec une requalification des carrefours existants et des équipements cyclables présents. Trois niveaux d'aménagement seront mis en oeuvre, selon les tronçons traversés : rénovation de voirie, création de site propre, réaménagement de façade à façade.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet d'aménagement de trois chronolignes (environ 10 km chacune) consiste à réaménager les lignes existantes 4, 5 et 6 afin d'offrir une fréquence et une amplitude plus importantes et de les rendre plus rapides et plus confortables. Il consiste également, de manière annexe à proposer des itinéraires cyclables lorsqu'ils n'existent pas, ou à les améliorer lorsqu'ils existent.

Les travaux consisteront donc à réaménager des voiries et des carrefours existants, en milieu urbain, sur environ 3x10 km chacune, afin d'améliorer le fonctionnement global du réseau de bus et de favoriser le report modal. Très ponctuellement, l'insertion de pistes cyclables pourrait se faire sur les emprises disponibles, en matériaux perméables.

Aucun projet de dépôt ou de local d'exploitation n'est prévu : les locaux existants des lignes de bus 4 et 6 peuvent être exploités en l'état. Un projet de local d'exploitation est intégré au programme du projet connexe "Centre commercial de Bener (cf. annexe 11). Aucune intervention n'est prévue sur les parties structurelles d'ouvrages routiers ; en revanche le profil de voirie sur l'ouvrage du Pont des Tabacs pourrait évoluer. Au droit de la ligne 6, à l'angle de la rue du champion et de la rue du tennis, la nécessité de modification du carrefour en un petit giratoire est à l'étude.

Les lignes 4, 5 et 6 accueillent déjà près de 44% du réseau bus. Or, certains tronçons sont notamment perturbés aux heures de pointe par la circulation générale sur les principaux axes et carrefours.

4.2 Objectifs du projet

Le réseau de transports urbains SETRAM a connu d'importantes évolutions ces dernières années :

- Mise en service de la première ligne de tramway en novembre 2007 (T1) ;
- Mise en service d'une seconde ligne de tramway en août 2014 (T2) ;
- Depuis février 2016, le réseau dispose également d'une ligne de BHNS (T3 "TEMPO").

En complément des deux lignes de tramway (T1 et T2) et de la ligne TEMPO (T3), trois lignes de bus structurantes du réseau de transports urbains ont été proposées pour faire l'objet d'aménagements de type "chronolignes".

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Fluidité du réseau de bus (aménagement de lignes de bus existantes en Chronolignes) ;
- Fluidité des itinéraires cyclables le long des itinéraires bus (amélioration de l'existant / création) ;
- Report modal route vers transports en commun / modes actifs ;
- Apaisement de voiries existantes.

L'objectif est de poursuivre la démarche de transition énergétique amorcée, par report modal du routier vers les transports en commun et les modes actifs, en fluidifiant les réseaux de bus et, par effet d'aubaine, les réseaux cyclables. En parallèle, le projet permettra la requalification urbaine de voiries incluses dans des périmètres de MH et au sein du secteur sauvegardé.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Ligne C4 :

La C4 reprendra une grande partie du parcours actuel de la ligne 4.

% de site propre : <5% (place de l'Eperon, rue Barbier, rue de Rostov sur le Don et rue d'Eichtal : dans un sens de circulation)

% de réaménagement de façade à façade : 35%

Carrefours à traiter : 8

Ligne C5 :

La C5 reprend l'itinéraire de la ligne 5 sur l'axe Geneslay, Jean-Jaurès, Chanzy, Rue Nationale et Bollée.

% de site propre : Itinéraire nord : 50% - Itinéraire sud : 68%

% de réaménagement de façade à façade : Itinéraire nord : 57% - Itinéraire Sud : 82%

Nombre de carrefours à traiter : Itinéraire Nord : 19 - Itinéraire Sud : 23

Ligne C6 :

La C6 reprend l'intégralité de la ligne 6. Sur l'axe Californie - Saint-Martin, la ligne sera doublée par la ligne 16, qui permettra de supprimer les renforts apportés aujourd'hui sur la ligne 6.

% de site propre : 35%

% de réaménagement de façade à façade : 34%

Nombre de carrefours à traiter : 16

Des travaux de rénovation de voiries sont également prévus sur chacune des lignes.

La reprise du profil d'insertion de voirie inclura une reprise de voirie sur un ouvrage d'art, sans impact sur sa structure.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les critères d'offres pour les chronolignes sont les suivants :

- Une fréquence en heure de pointe entre 10 et 15 minutes ;
- Une amplitude horaire entre 6h et 23h ;
- Une fréquence du samedi après-midi aussi forte qu'un après-midi de semaine, sauf pour la C6 ;
- Des horaires de petites vacances scolaires proches voire similaires à un jour de semaine scolaire, sauf pour la C6 ;
- Une offre le dimanche ;
- Une fréquentation supérieure à 4 000 voyages par jour.

En complément des deux lignes de tramway et de la ligne Tempo, les trois chronolignes permettront de terminer la desserte de tous les quartiers denses de l'agglomération, des grands équipements et des grands générateurs de déplacements, comme la Caisse Primaire d'Assurance Maladie, la gare, les lycées Sud et Funay, les centres de formation, les Mutuelles du Mans Assurances, le centre des expositions et le centre-ville de Coulaines.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet pourrait entrer dans le champ de la nomenclature Police de l'Eau.

Le dossier de demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées sera nécessaire si le projet impacte un(e) ou plusieurs espèces/habitats protégés.

Une autorisation de défrichement sera éventuellement nécessaire également.

Le projet fera également l'objet d'un permis d'aménager (passage dans des périmètres de protection de monuments historiques et au sein du secteur sauvegardé).

La poursuite des études permettra de confirmer ou d'infirmer ces points.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur des chronolignes :	Environ 10 km chacune
Largeur moyenne des voiries :	Environ 10/15 m
Linéaire total de type façade à façade :	12 km
Linéaire total de type transport en commun en site propre :	6,3 km
Linéaire total de type simple rénovation :	6,1 km

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Le projet traverse sept communes dans la Sarthe (72) : Le Mans, Yvré-l'Evêque, Coulaines, Changé, Allonnes, Pruillé le Chétif et Rouillon.

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Communes traversées :

Le Mans, Yvré-l'Evêque, Coulaines, Changé, Allonnes, Pruillé le Chétif et Rouillon.

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En revanche, la C6 se situe à proximité immédiate de la ZNIEFF de type II "Bois et landes entre Arnage et Changé".
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour le département de la Sarthe a été approuvé le 19 décembre 2019 (3ème échéance). Ce document ne recense aucune infrastructure bruyante n'est recensée à proximité immédiate des tracés des lignes actuelles 4, 5 et 6. En revanche, de nombreuses infrastructures de transports terrestres, à proximité et au sein des tracés des lignes actuelles, sont classées.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe au sein de nombreux périmètres de protection de monuments historiques, notamment au niveau du Vieux Mans, et au sein du secteur sauvegardé de la Cité Plantagenêt du Mans.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une pré-localisation des zones humides a été opérée en Pays-de-la-Loire afin d'identifier les "zones humides probables". Le projet ne se situe pas au sein d'une zone humide mais les trois tracés passent à proximité de zones humides notamment à l'ouest de la commune du Mans (C4) et à l'est de la commune du Mans/à l'ouest de la commune d'Yvré-l'Evêque (C5 et C6).
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe au sein du Plan de Prévention des Risques Naturels Inondation de la région mancelle, approuvé par arrêté préfectoral du 20 décembre 2019. Le projet se situe au sein de zones inondables. Il se situe également au sein de la commune du Mans, faisant l'objet du PPRT autour de la Société des Dépôts Pétroliers de la Sarthe (SDPS). Le zonage réglementaire de ce PPRT n'intercepte pas le projet.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe à proximité immédiate de deux sites BASOL (un à proximité de la C4 et un à proximité de la C5 et de la C6) et de nombreux sites BASIAS.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe au sein de la Zone de Répartition des Eaux (ZRE) "Nappe du Cénomaniens". Cette nappe est exploitée pour l'alimentation en eau potable et l'irrigation.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe à proximité immédiate du périmètre de protection de la prise d'eau de l'Epau, sur les communes d'Yvré-l'Evêque et du Mans.
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe au sein des sites inscrits "La place et la promenade des Jacobins, ainsi que les allées et le parc de Tesse" (ligne C4) et "L'abbaye de l'Epau et ses abords" (ligne C6). Il se situe également à proximité du site inscrit "Les façades et les toitures de l'église de la Couture et les bâtiments de la Préfecture, ainsi que la place et les jardins de la Préfecture" (lignes C5 et C6).
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche du projet se situe à environ 8,5 km (FR5200647 "Vallée du Narais, forêt de Bercé et ruisseau du Dinan").
D'un site classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe à environ 440 m du site classé "Le jardin d'horticulture" au Mans.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier et en phase exploitation, le projet n'engendrera pas de prélèvement d'eau. Aucune alimentation en eau n'est nécessaire.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est un aménagement de surface et ne nécessitera donc pas d'interventions en profondeur, que ce soit en phase chantier ou phase exploitation, susceptibles de modifier l'écoulement des eaux souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Compte tenu de la nature des aménagements, les déblais devraient être négligeables. Les volumes excédentaires ne sont pas à ce jour connus. Ils seront évacués et traités selon les filières spécifiques.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des matériaux de construction seront nécessaires pour réaliser les nouveaux aménagements.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'insère en milieu urbain, globalement sur des voiries existantes. Des inventaires écologiques permettront d'évaluer les impacts potentiels sur la biodiversité, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas au sein d'un site Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche se situe à environ 8,5 km.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet vise l'aménagement des chronolignes sur voiries existantes. Sur quelques tronçons ponctuels, un élargissement du profil de voiries pourra être effectué sur les accotements, avec du revêtement perméable.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe au sein de sites et sols pollués. De plus, deux ICPE se trouvent à proximité immédiate du projet : - Logista France soumise à enregistrement (Non SEVESO) (ligne C4) ; - Syner'gie soumise à autorisation (NON SEVESO) (lignes C5 et C6). D'autres ICPE se situent également sur la commune du Mans, plus ou moins proche du projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné, tant en phase chantier qu'en phase exploitation, par : - Un risque sismique faible ; - Un aléa globalement moyen concernant le retrait-gonflement des sols argileux, avec certains secteurs d'aléa fort ; - Le risque inondation par débordement de cours d'eau : le projet traverse des zones inscrites au PPRI par des voiries et ouvrages existants.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les risques sanitaires seront uniquement liés à la phase chantier. Les mesures de précaution habituelles seront mises en oeuvre pour assurer la sécurité et la santé du personnel intervenant sur le chantier.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est un mode de transport en commun qui a pour objectif de diminuer la part modale de la voiture individuelle, en augmentant la fréquence et l'amplitude de passage, et d'augmenter la part modale des transports en commun et des modes actifs.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier, le bruit sera lié au fonctionnement des engins de chantier. Il sera source de gêne pour les habitations proches. L'impact sera temporaire et limité dans le temps. En phase exploitation, les lignes de bus qui emprunteront les infrastructures circulent déjà : le projet vise ainsi à atténuer les nuisances en fluidifiant le trafic, mais également en contribuant à un apaisement de voiries, à un ralentissement du trafic et à un report modal.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, des nuisances olfactives sont à prévoir. Ces nuisances seront temporaires et limités dans le temps.</p> <p>En phase exploitation, le projet ne sera pas source d'odeurs et ne sera pas concerné par des nuisances olfactives.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, il est probable que les engins de chantier soient source de vibrations. L'impact sera temporaire et limité dans le temps.</p> <p>En phase exploitation, le projet n'engendrera pas de vibrations et ne sera pas concerné par des vibrations.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase exploitation, le projet pourrait éventuellement engendrer des émissions lumineuses légèrement plus importantes que la situation actuelle en fonction du plan d'éclairage public envisagé.</p> <p>Le projet s'inscrit dans un contexte urbain déjà concerné par une ambiance lumineuse importante. Les émissions lumineuses liées au projet auront peu d'incidences sur le contexte lumineux local.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, des émissions de gaz et de poussières liés aux engins de chantier et à leur circulation sont à prévoir.</p> <p>En phase exploitation, les rejets dans l'air seront liés à la circulation des bus. Cependant, le projet vise à fluidifier le trafic et à permettre un report modal vers les transports en commun et les modes actifs : une atténuation des nuisances liées à la qualité de l'air sera opérée.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier et en phase exploitation, le projet n'augmentera pas le volume d'eaux de ruissellement par rapport à la situation existante (voiries existantes).</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, différents types de déchets seront produits : déchets non dangereux et déchets inertes.</p> <p>En phase exploitation, le projet n'engendrera pas de déchets.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet passe dans des périmètres de protection de monuments historiques et dans le secteur sauvegardé (la Cité Plantagenêt) du Mans. Un avis de l'ABF sera nécessaire. Il faut cependant rappeler que les itinéraires de bus sont actuellement déjà en place : le projet ne porte que sur une requalification urbaine des profils de voiries traversées. Concernant l'archéologie, la DRAC a été saisie le 27 mai 2019. Aucun diagnostic archéologique n'a été exigé (affouillements et exhaussements faibles).
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier ou en phase exploitation, le projet n'engendre pas de modifications sur les activités humaines.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Le projet est susceptible d'avoir des effets cumulés avec le projet d'aménagement du site commercial "Bener", dont l'avis de l'Autorité Environnementale a été émis le 21 décembre 2015, mais également avec les projets d'aménagement du secteur Voltaire/Cordelet :

- Incidences cumulées concernant la gestion des eaux pluviales : Imperméabilisation de sols mais chaque projet gèrera de manière autonome la collecte et le traitement des eaux de ruissellement. Le projet d'aménagement des chronolignes ne devraient pas augmenter les volumes d'eau de ruissellement par rapport à la situation actuelle ;
- Incidences cumulées concernant la destruction et/ou la dégradation d'habitats naturels et de structures écologiques : Perte globale du potentiel écologique même si chaque projet s'attache à limiter ces impacts. Le projet d'aménagement des chronolignes s'insère sur de la voirie déjà existante et limite donc considérablement les impacts écologiques.
- Incidences cumulées sur la pollution atmosphérique globale émise, qui restera faible ;
- Incidences cumulées en phase chantier, s'ils ont lieu sur la même période : nuisances sonores, olfactives et visuelles, pollution atmosphérique, incidences liées aux déplacements.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le projet d'aménagement de trois chronolignes au Mans s'insère au sein de tracés de lignes de bus déjà existantes (lignes 4, 5 et 6). Il s'attache ainsi à limiter la consommation d'espaces naturels en s'appuyant sur des aménagements et des voiries existantes. Les travaux s'effectueront dans un contexte urbanisé.

Au stade des études préliminaires, le projet s'attache encore à définir des mesures d'évitement et de réduction afin de limiter au maximum ses impacts potentiels.

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

S'implantant dans un contexte urbain, le projet vise le réaménagement de voiries et de carrefours existants afin de transformer les trois lignes de bus existantes (lignes 4, 5 et 6) en chronolignes (lignes C4, C5 et C6), ce qui permet de limiter de nombreux impacts.

Concernant la pollution des sols, des mesures de gestion et des recommandations devront être mises en oeuvre.

Concernant les périmètres de protection des monuments historiques et le périmètre du secteur sauvegardé sur la commune du Mans, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France sera pris en compte.

Les ouvrages d'art et de génie civil impactés seront déterminés dans la suite des études, tout comme l'impact potentiel sur la biodiversité et les potentielles zones humides.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : Patrimoine naturel Annexe 8 : Risques naturels Annexe 9 : Patrimoine culturel Annexe 10 : Risques technologiques Annexe 11 : Projets connexes principaux - Site commercial Bener Annexe 12 : Projets connexes principaux - Secteur Voltaire-Cordelet

9. Engagement et signature

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



Fait à

Le Mans

le,

16/07/2020

Signature

MARTIN
, Paul

Signature numérique de MARTIN,
Paul
DN : dc=ve, dc=group, dc=transport,
dc=fr, ou=TRANSDEV, ou=User-
Accounts, cn=MARTIN, Paul,
email=paul.martin@transamo.com
Date : 2020.07.16 15:07:22 +02'00'

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus