Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

Nantes, le 26 AOUT 2011

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

sur le projet de travaux d'aménagement d'extension de la ligne 2 du tramway entre la Place Aristide Briand et le quartier de Bellevue
Communes du Mans et de Coulaines (72)

- Le Mans Métropole -

En application de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, le projet d'extension de la ligne 2 du tramway entre la Place Aristide Briand et le quartier de Bellevue est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il devra être porté à la connaissance du public et donc joint au dossier soumis à enquête publique dans le cadre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

1 - Présentation du projet et de son contexte

Le réseau de transports en commun de l'agglomération mancelle comporte à ce jour 2 lignes de tramway. La première, fonctionnant depuis novembre 2007, reprend l'axe symbolique nord-sud en reliant l'Université au nord à Antarès au sud. Une demie-ligne y a été adjointe, en décembre 2007, en demi-axe est/ouest de Saint-Martin de Pont-lieue au terminus des Sablons à l'Est.
Le projet faisant l'objet de la présente étude d'impact porte sur l'extension de la ligne 2 du tramway du Mans, qui reliera la commune de Coulaines, au nord-est (quartier de Bellevue), à la ligne nord/sud au niveau de la Place de la Préfecture, passant également par le centre du Mans (Jacobins).

Le projet comprend ainsi la construction :

- de 3,5 kilomètres d'infrastructure nouvelle de tramway ;
- de 7 stations ;
- d'un parc relais prévu au niveau du carrefour de la rue des Maillets et de l'avenue du Maréchal Lyautey.

Ce projet s'inscrit dans un programme d'aménagement plus global, visant à réaliser le dernier volet du PDU de 2001, au travers la réalisation d'extensions à la 1ère ligne de tramway. La première extension du réseau de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) est l'extension de la ligne 2 du tram (objet de la présente étude d'impact), la seconde extension étant la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en site propre entre la gare Nord et le centre Ville d'Allonnes (cf. cartographie du programme en pièce jointe).

2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Compte-tenu du caractère urbain de l'aire d'étude, le principal enjeu environnemental du projet réside dans la préservation du cadre de vie que ce soit en phase travaux ou après la mise en service, et du cadre patrimonial le projet concernant le secteur sauvegardé du Vieux Mans, et plusieurs sites inscrits se trouvant dans ou proches du fuseau d'étude : le site du Vieux Mans, la place des Jacobins ou encore la Préfecture du Mans.

3 - Qualité du dossier d'étude d'impact

3.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux

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

En l'espèce, ce dernier est d'assez bonne qualité et s'avère didactique grâce à de nombreuses illustrations cartographiques. Il est décliné en 3 sous-parties et se conclut sur une synthèse des contraintes. Sa première partie, particulièrement illustrée, est consacrée à l'état initial de la ville détaillant les perceptions du site en découpant le tracé en 3 secteurs. La seconde s'attache à dresser un état initial des déplacements (offre de transports actuelle, trafics...), tandis que la troisième dresse un état initial de l'environnement.

L'appréhension de la thématique des milieux naturels, assez restreinte, s'avère proportionnée eu égard aux enjeux environnementaux en présence, et en particulier au caractère urbain du secteur d'étude. Il est noté la présence d'arbres d'agrément le long de rues et avenues concernées par le projet. Ces derniers ont chacun fait l'objet d'un inventaire détaillé.

Sur le plan du patrimoine, le site présente des enjeux majeurs liés à la richesse patrimoniale de la ville du Mans : secteur sauvegardé du Vieux Mans, sites inscrits du Vieux Mans, des Jacobins, de la Préfecture (concernée par le point de jonction avec la ligne de tram déjà existante, donc peu d'impact du projet sur ce site) notamment. Le dossier intègre une cartographie de synthèse concernant le patrimoine et dresse une liste des monuments historiques protégés. Par ailleurs, le dossier intègre un état des lieux des séquences paysagères préexistantes à la future ligne 2, recensant les ambiances ou éléments marquants du patrimoine végétal afin de faire émerger les principaux enjeux dont devra tenir compte le projet d'aménagement. Là encore, les illustrations, nombreuses, permettent au lecteur d'appréhender les enjeux en présence.

L'étude intègre une étude spécifique sur le bruit. Une campagne de 26 mesures de bruit afin de caractériser l'ambiance sonore préexistante a été réalisée en mars 2011. Une cartographie illustre les implantations des sites de mesures, et les résultats sont présentés sous forme de tableau. S'agissant des vibrations, un état initial a été réalisé sur 20 points de mesure répartis sur le futur tracé. Les niveaux vibratoires sont inférieurs au seuil de perception de ces dernières.

S'agissant de la qualité de l'air, l'étude retrace les résultats des deux stations permanentes de mesure de la qualité de l'air s'agissant du benzène et du dioxyde d'azote, complétés par une étude complémentaire réalisée entre les 22 février et 8 mars 2011.

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

En associant directement la présentation des impacts du projet sur l'environnement aux propositions de mesures de réduction ou d'accompagnement, le dossier gagne en clarté. L'étude d'impact prend en compte les impacts liés à la phase travaux et à la période d'exploitation et propose des mesures de prévention et de réduction appropriées (cf. partie prise en compte de l'environnement), dont le coût fait l'objet d'une estimation à 605.000 €.

Appréciation des impacts de l'ensemble du programme

Le programme d'extensions du réseau de transport en commun en site propre (TSCP) est présenté en 1ère partie. Ce dernier correspond à l'extension de la 2è ligne de tram (objet du présent dossier) et la ligne de BHNS entre la gare nord du Mans et le centre ville d'Allonnes.

Cette partie intègre, au sein d'un tableau, une analyse des enjeux environnementaux, une appréciation globale des impacts du programme d'extension ainsi que les principes de mesures de réduction envisagés.

3.3 – Justification du projet

Le dossier met en avant le succès de la première ligne de tramway (avec une augmentation de plus de 40% de fréquentation du réseau de transport en commun) incitant Le Mans Métropole à poursuivre sa politique de développement de transport en commun, notamment au travers la réalisation du dernier volet de son PDU de 2001, prévoyant la réalisation d'extensions à la première ligne de tramway, dont le présent projet.

Il est précisé, pour le tracé mis à l'enquête, qu'un seul parti d'aménagement a été étudié. Pour étayer l'absence d'alternatives étudiées, le dossier met ainsi en avant que le tracé retenu est situé sur un axe important du cœur de ville qui permettra la desserte de nombreux équipements (dont le lycée Notre-Dame, la place des Comtes du Maine ou encore la place des Jacobins....) et contribuera à la redynamisation du centre-ville générée par le réaménagement de la place des Jacobins.

Par ailleurs, le projet, selon le dossier entraînera un report modal et une décongestion du trafic urbain, ce dernier s'inscrivant sur les itinéraires des lignes de bus les plus fréquentées desservant actuellement cette partie nord-ouest du territoire de l'agglomération mancelle (lignes 3,9, 10, 34)
Le dossier affirme la compatibilité du projet avec le PDU de l'agglomération mancelle, ainsi qu'avec le Schéma directeur de l'agglomération mancelle et les orientations stratégiques en cours de définition dans l'élaboration du SCOT du Mans.

3.4 – Résumé non technique

Le résumé non technique doit permettre au public de pouvoir appréhender de manière synthétique l'ensemble des enjeux liés au projet. A cet égard, il doit comprendre des résumés de l'ensemble des chapitres de l'étude d'impact, ainsi que des éléments cartographiques permettant au lecteur de visualiser le projet. C'est le cas en l'espèce.

3.5 – Analyse des méthodes

Cette partie, analyse par thématique, les méthodes retenues pour conduire l'évaluation. Il est fait mention des auteurs de l'étude d'impact.

3.6 – Analyse des coûts collectifs, des avantages pour la collectivité et des consommations énergétiques

S'agissant d'une infrastructure de transport, l'étude d'impact comprend, conformément à l'article R.122-3 du code de l'environnement, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances, et des avantages induits pour la collectivité, ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

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

Le dossier intègre une cartographie de synthèse par secteur s'agissant des impacts du projet sur l'environnement . Là encore, la présentation retenue permet d'avoir une vision globale de ces impacts. Ces derniers sont ensuite détaillés par thématiques et assortis de mesures de réduction, d'accompagnement ou de mesures compensatoires. Les thématique suivantes seront plus particulièrement détaillées :

Mobilité, trafic automobile et stationnement

Selon l'étude socio-économique, les prévisions en terme de fréquentation sont estimées à 16 313 voyageurs par jour.

Concernant les effets attendus sur le trafic automobile, l'étude de déplacement fait quant à elle état d'un report de 2 813 voyages par jour de déplacements en voitures particulières vers la ligne de tramway, une fois celle-ci mise en service. Une fois un ratio de taux d'occupation de 1,3 personnes par véhicule appliqué, un report de l'ordre de 2 164 véhicules par jour est estimé.

Le dossier présente, sous forme de schémas, les principaux changements d'itinéraires sur la place des Jacobins et autour de cette dernière dans le cadre du projet, et conclut à une diminution globale des longueurs d'itinéraires et des temps de trajets.

Concernant la thématique du stationnement, le dossier se borne à opérer un bilan concluant à un déficit au final (c'est-à-dire une fois les places liées au report déduites) de 162 places, soit 10 % de l'offre de stationnement actuelle. Les secteurs les plus touchés sont la place de Jacobins, l'avenue Paderborn et la rue des Maillets. Si la diminution des surfaces consacrées au stationnement en cœur de ville (cf place des Jacobins) participe à l'incitation de report modal – la difficulté à se stationner poussant les automobilistes à laisser leur véhicule en bout de ligne pour emprunter le tram – il convient toutefois de justifier du dimensionnement des parkings relais en conséquence. S'il est évoqué dans la présentation générale du projet un parking relais prévu au niveau du carrefour de la rue des Maillets et avenue du Maréchal Lyautey, ce dernier ne fait l'objet d'aucun développement dans le dossier. Une carte page 204, fait mention d'une capacité de 500 places. Il conviendrait d'apporter plus d'éléments sur ce dernier (parking existant, justification du dimensionnement, phénomène de saturation éventuel, accès, justification de la localisation retenue...). Le paragraphe consacré au bilan de la concertation (p. 136), introduit en effet un doute quand à la faisabilité de ce parc relais. Il est ainsi mentionné que le Mans Métropole demande à la maitrise d'ouvrage une proposition alternative pour le parking relais aux abords de la route de Bonnétable, au cas où l'option d'un parking partagé avec le magasin Carrefour Market ne pourrait se faire.

De même, il est indiqué qu'en réponse aux interrogations de la population concernant l'aménagement au présent dossier que Le Mans Métropole propose de confier au mandataire une mission complémentaire sur l'aménagement de la Place des Jacobins et sur l'emplacement du terminus.

Nuisances sonores, vibrations

Le dossier retrace les résultats de l'étude des nuisance sonores sous forme de tableaux comparatifs (avant/après projet) en périodes diurne et nocturne.

En conclusion, l'étude estime que la contribution sonore du tramway est inférieure aux seuils réglementaires sur l'ensemble de la zone d'étude.

S'agissant des vibrations, dans le cas d'une pose classique, il est précisé que certains sites présentent des niveaux de vibration et/ou de bruit solidien élevés, voire très élevés. Il est donc proposé la pose de voies "intermédaires" ou "sur dalle flottante" au niveau de tous les secteurs sensibles afin de réduire les vibrations transmises aux bâtiments.

Enfin, des mesures de suivi tant acoustiques que vibratoires seront réalisées après la mise en service de la ligne de tramway.

Qualité de l'air

Le dossier met en avant la diminution des émissions polluantes et des émissions de gaz à effet de serre liés d'une part à la diminution du trafic automobile et à la traction électrique du tramway.

Patrimoine

Le dossier précise que s'agissant des impacts sur les éléments patrimoniaux du centre ville, toutes les mesures devront être prises pour respecter le règlement du plan de sauvegarde sur le secteur sauvegardé, notamment au niveau des choix architecturaux et ceux des matériaux, et rappelle la réglementation relative aux sites inscrits (autorisation préfectorale après avis de l'ABF). La description sous forme de planches cartographiques et simulations paysagères des aménagements (voies, stations) par secteur permet d'avoir une appréhension correcte du projet.

Le dossier détaille les caractéristiques architecturales des aménagements et notamment la reprise de la palette des aménagements et de l'identité de la première ligne de tramway.

Biodiversité

Deux secteurs apparaissent, selon l'état initial, comme potentiellement sensibles à la construction du tramway : les platanes sous emprise du projet au niveau de l'avenue de Paderborn, l'alignement d'arbustes en limite du parc du Quinconce des Jacobins et les jardins et bâtis situés à l'angle de la rue des Maillets et l'avenue du Docteur Zamenhof. Cependant, selon les inventaires "chiroptères", ces secteurs ne présentent pas de patrimonialité particulière. Le projet prévoit, dans le cadre des aménagements paysagers, en compensation de la destruction d'arbres, un alignement d'arbres d'essences locales. Il mentionne également des mesures d'accompagnement en faveur des chiroptères, avec notamment la mise en place de gîtes artificiels arboricoles dans le parc du Quinconce des Jacobins, et éventuellement, sur des façades d'immeubles. Enfin, il est précisé que les abattages d'arbres se feront en dehors de la période de reproduction de l'avifaune (avril à fin juin).

Une évaluation des incidences au titre de Natura 2000, sous forme simplifiée, en raison de l'éloignement du projet vis-à-vis de ces sites, conclut à l'absence d'impact sur ces derniers.

5 – Conclusion

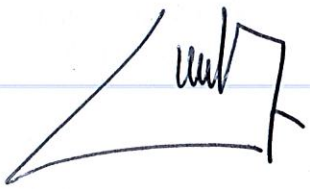
Avis sur les informations fournies

L'étude d'impact s'est appuyée sur un état initial portant sur l'ensemble des thèmes à traiter pour un tel projet. Le dossier s'avère particulièrement bien illustré et synthétique.

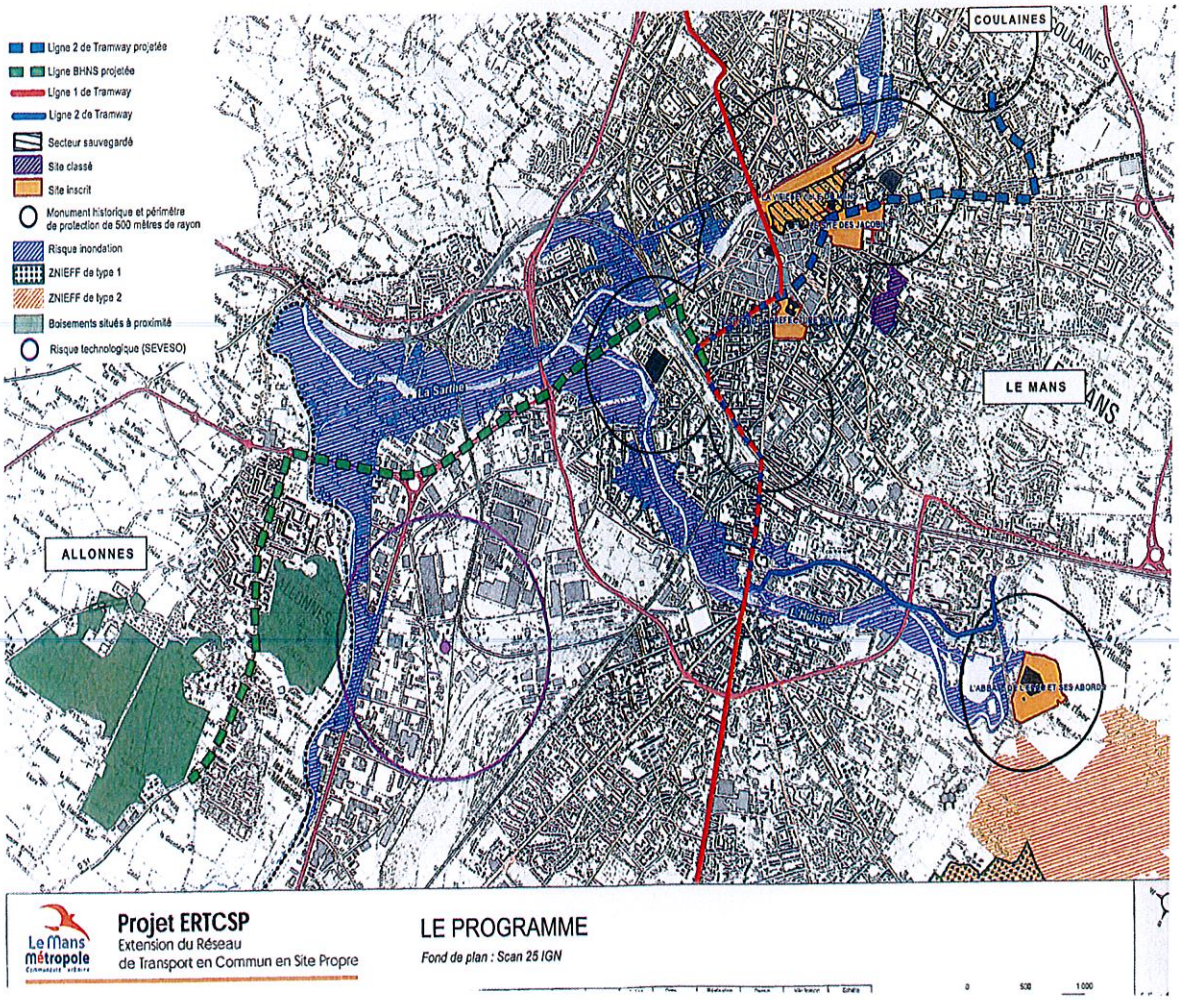
Avis sur la prise en compte de l'environnement

L'autorité environnementale relève la finalité très positive du projet qui vise à favoriser le développement des transports en commun et va contribuer à reconfigurer et requalifier un secteur à enjeux de l'agglomération aujourd'hui essentiellement dédié à l'automobile. Afin de garantir un bon report modal, il conviendra d'être vigilant sur la solution finalement retenue pour le parking relais de tête de ligne, aujourd'hui encore en discussion.

Le préfet



Jean DAUBIGNY



Source : Extrait du dossier d'enquête publique