

PRÉFET DE LA RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE COMTÉ

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
relatif à la modification du projet
de Transport à Haut Niveau de Service
de l'agglomération du Pays de Montbéliard – Doubs

Avis n°BFC-2016-1005

DREAL BOURGOGNE – FRANCHE-COMTÉ
Service Développement Durable Aménagement
Département Évaluation Environnementale

TEMIS, 17 E rue Alain Savary, BP 1269, 25005 BESANCON CEDEX
www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La préfète de la région Bourgogne-Franche-Comté en tant qu'autorité environnementale a été saisie par le Préfet du Doubs, conformément aux dispositions de l'article R122-7 du code de l'environnement, du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative relative au projet de transport à haut niveau de service (THNS) de l'agglomération du Pays de Montbéliard, porté par la communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard, Pays de Montbéliard Agglomération (PMA).

En effet, ce projet fait l'objet d'une étude d'impact au titre des articles L122-1 et R122-1 et suivants du code de l'environnement, dans leur rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 3 août 2016 et du décret du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il comporte donc une analyse du contexte du projet, du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité, du caractère approprié des informations qu'elle contient. L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet porte tout particulièrement sur la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts. Transmis au maître d'ouvrage, il contribue à conforter la transparence et la justification de ses choix.

En l'espèce, cet avis concerne une modification du projet de THNS pour lequel un avis de l'autorité environnementale avait été émis le 11 mars 2013. Il a été élaboré par les services de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté avec notamment la contribution des services de l'Agence Régionale de Santé et de la Direction Départementale des Territoires du Doubs.

Conformément aux dispositions de l'article R 122-7 II du code de l'environnement, l'avis ou l'information relative à l'existence d'un avis tacite est rendu public par voie électronique sur le site internet de la Préfecture du Doubs (autorité chargée de le recueillir) ainsi que sur le site de l'autorité environnementale.

Il est ensuite joint au dossier d'enquête publique, et il constitue un des éléments à prendre en compte dans la décision d'autorisation, en l'espèce la déclaration d'utilité publique modificative.

Synthèse de l'avis

Le projet, porté par la communauté d'agglomération du pays de Montbéliard, Pays de Montbéliard Agglomération (PMA), est une modification du projet de transport à haut niveau de service (THNS) qui a été déclaré d'utilité publique en novembre 2013, suite notamment à un avis de l'autorité environnementale. Cette modification, faisant l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique modificative, concerne le seul centre-ville de Montbéliard, en retenant dans ce secteur une nouvelle variante de tracé.

Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent essentiellement la contribution du projet à l'amélioration de la qualité de l'air et à la lutte contre le changement climatique et, avec une importance moindre, l'intégration du projet dans son environnement paysager et patrimonial, l'éventuelle pollution des sols ou les nuisances en phase travaux.

Le dossier et notamment l'étude d'impact sont complets et globalement de qualité. Les enjeux environnementaux sont bien identifiés et généralement bien analysés. L'étude d'impact, qui porte essentiellement sur la modification du projet elle-même, serait utilement complétée par des éléments de synthèse portant sur l'ensemble du projet de THNS ainsi modifié. Par ailleurs, certaines informations appelleraient une actualisation.

Dans le fond, le dossier traduit une bonne prise en compte de l'environnement dans le projet, par des mesures environnementales globalement adaptées et suffisantes. La contribution du projet à la limitation du trafic automobile est indéniable, quoique peut-être un peu en retrait par rapport au projet initial. Certains aspects tels que l'intégration d'aménagements pour les cycles pourront par ailleurs être affinés.

L'autorité environnementale émet également quelques recommandations plus ponctuelles.

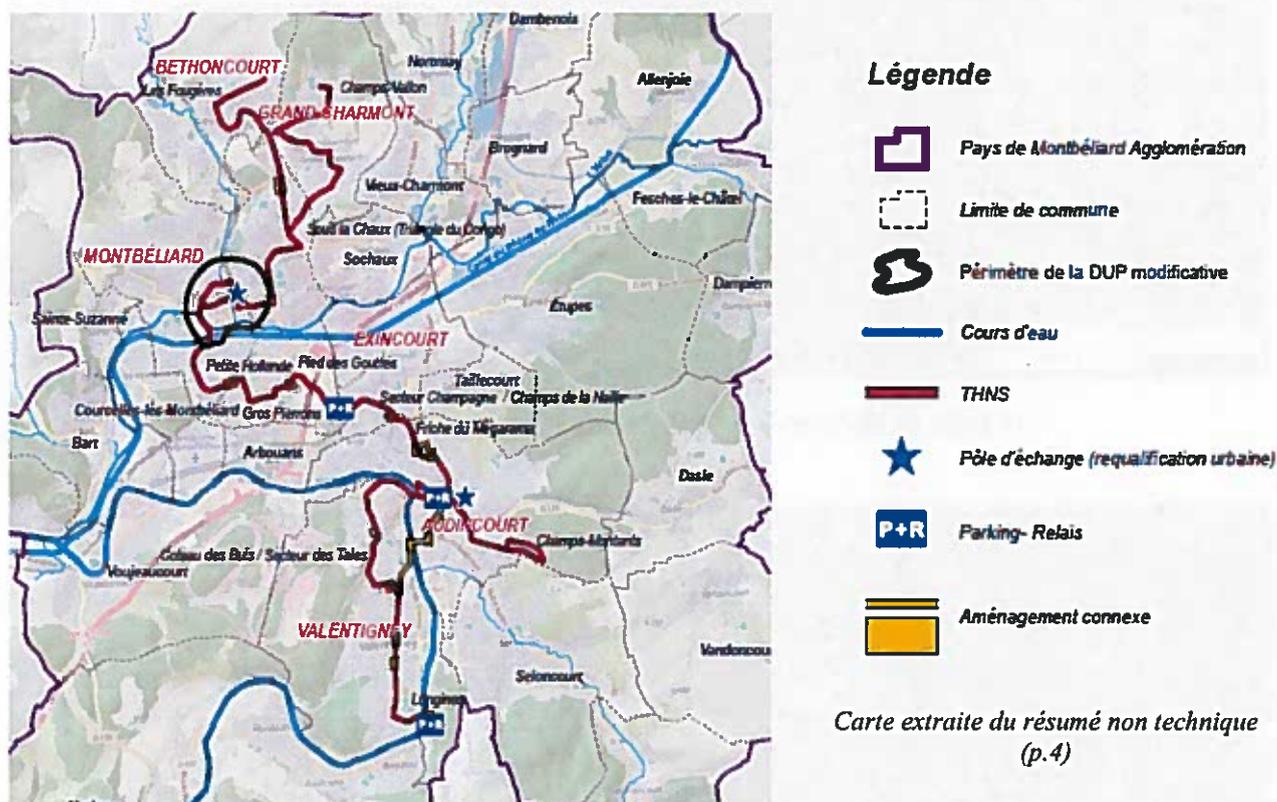
Avis détaillé

1. Contexte du projet

1 1.1. Caractéristiques du projet

Le présent dossier porte sur la modification du projet de transport à haut niveau de service (THNS) porté par la communauté d'agglomération du pays de Montbéliard, Pays de Montbéliard Agglomération (PMA).

Visant des objectifs de développement urbain et d'une attractivité renforcée des transports en commun, la création d'un système de THNS basé sur deux nouvelles lignes de bus desservant deux axes structurants de l'agglomération, a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 18 novembre 2013. Ces deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) relient respectivement Bethoncourt à Valentigney (BHNS1) et Grand-Charmont à Audincourt (BHNS2), en empruntant une infrastructure commune entre la place du Marché au centre d'Audincourt et la place de l'Acropole au centre de Montbéliard.



La variante de tracé retenue en 2013 pour le centre-ville de Montbéliard, avec un passage en site propre des BHNS par le boulevard circulaire dénommé « ring », impliquait en 2ème phase du programme de travaux, la création d'un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées dans ce secteur. Toutefois, suite au renoncement d'une part importante de son financement par SNCF Réseau (anciennement RFF) et un changement de gouvernance au niveau de l'agglomération, la réalisation de cet ouvrage d'art a été abandonnée et le projet de THNS a été réorienté.

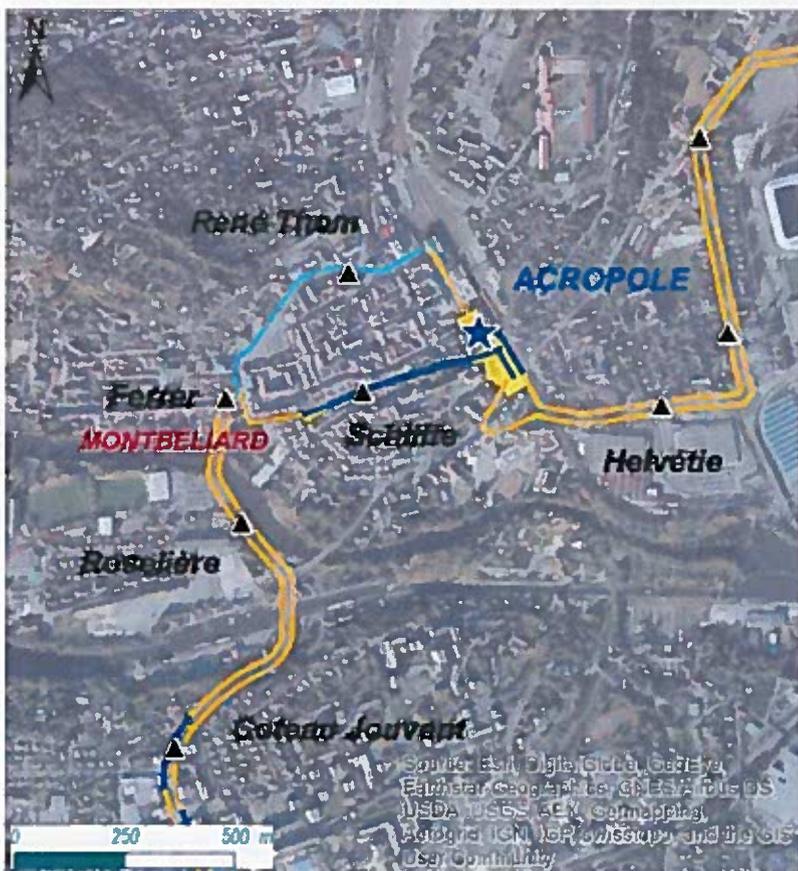
La principale évolution apportée au projet consiste ainsi en une modification substantielle du tracé des BHNS dans le centre-ville de Montbéliard, liée à l'abandon du passage sous rail. Alors que le scénario initial était basé sur un passage à double sens par le « ring » (boulevard circulaire), la variante retenue consiste désormais en un passage dans le centre-ville même, par la rue de la Schliffe d'ores et déjà empruntée par des bus.

Evolution du projet dans le centre-ville de Montbéliard (extraits de la pièce C du dossier, p. 9 et 10) :



- Tracé THNS**
- Site mode pré-existant
 - Site propre - Requalification d'existant
 - Site Propre pré-existant
 - Romanement de carrefours pour le THNS
 - Nouvel ouvrage d'art : 2e phase du programme
 - ▲ Reprise, déplacement, mise en accessibilité de station existante
- Aménagements connexes hors tracé THNS**
- Création de voie routière
 - Reprise superficielle voirie
 - + Requalification urbaine
 - ★ Pôle d'échange (requalification urbaine)

Le projet de 2013 dans le centre-ville de Montbéliard (SETEC)



- Tracé THNS**
- Site mode pré-existant
 - Site propre - Requalification d'existant
 - Site Propre pré-existant
 - ▲ Reprise, déplacement, mise en accessibilité de station existante
- Aménagements connexes hors tracé THNS**
- + Requalification urbaine
 - ★ Pôle d'échange (requalification urbaine)

Le projet reconfiguré dans le centre-ville de Montbéliard (SETEC)

La réalisation de cette solution implique les aménagements suivants :

- ✓ la refonte du pôle d'échange bus, regroupé sur un seul site contigu à la gare ferroviaire, avec notamment une reconfiguration des cheminements piétons et cycles sur le site de l'Acropole ;
- ✓ la création d'une voie bus en site propre sur l'axe de la rue de la Schliffe, en conservant l'itinéraire actuel des bus ;
- ✓ la modification des systèmes de carrefours à feux en intégrant la priorisation des bus ;
- ✓ la reprise et l'aménagement d'arrêts de bus pour le THNS (lignes 1 et 2).

Il est par ailleurs envisagé de reconfigurer le carrefour de Bollardière, sur la commune de Valentigney, en remplaçant le projet initial de rond-point par un carrefour élargi. Cette solution présenterait une plus grande capacité à écouler le flux automobile, avec un impact foncier moindre. Il est indiqué que ce réaménagement n'a pas été intégré au présent dossier, parce qu'il répondait aux préconisations émises par la commission d'enquête publique dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet initial.

Ces évolutions sont présentées comme procurant « un niveau de service quasi-équivalent à celui du projet initial, avec une économie importante sur le coût total du projet » (résumé non technique, p.3).

L'autorité environnementale relève par ailleurs, au vu des informations fournies par PMA via le site internet « Evoluty » spécifiquement dédié à l'avancée du projet de THNS, qu'une 3^e ligne de BHNS est à l'étude pour relier Hérimoncourt et Montbéliard, avec une desserte de plusieurs sites importants de l'agglomération. Une 4^e ligne vers Belfort et l'aire urbaine, desservant les secteurs de la gare TGV, de l'université et du nouvel hôpital en construction, est également en projet.

Enfin, il apparaît que divers travaux d'aménagement liés au THNS ont d'ores et déjà été engagés. Il aurait été utile, pour information, que le dossier en présente un état d'avancement.

1.2 Procédures

Le projet initial avait fait l'objet d'une étude d'impact en application de la rubrique 6° d) de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement, qui dans sa rédaction alors en vigueur, l'imposait aux projets de « routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 kilomètres ». Dans cette logique, une étude d'impact modificative a été réalisée par le maître d'ouvrage pour traiter des évolutions du projet.

L'étude d'impact initiale s'était inscrite dans le cadre de la procédure qui a abouti, après notamment un avis de l'autorité environnementale en date du 11 mars 2013 et une enquête publique, à la déclaration d'utilité publique du projet par arrêté préfectoral du 18 novembre 2013.

De la même façon, la présente étude d'impact s'inscrit dans le cadre de la procédure de DUP modificative. C'est dans ce cadre et sur ce dossier que porte le présent avis de l'autorité environnementale, et que sera ensuite réalisée une enquête publique.

Par ailleurs, le projet initial avait fait l'objet d'autres procédures, notamment d'un dossier au titre de la loi sur l'eau. Le présent dossier précise que « du fait de la modification apportée au projet, ces procédures spécifiques pourront nécessiter d'être mises à jour ».

1.3 Enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale sont les suivants :

- **contribution du projet à l'amélioration de la qualité de l'air et à la lutte contre le changement climatique, par la limitation du trafic automobile** : ce territoire est marqué par des problématiques fortes de qualité de l'air, en particulier s'agissant des particules en suspension, notamment issues des transports, ce qui a motivé notamment l'adoption du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle en 2013. L'enjeu du report des besoins de déplacements vers des modes de transport moins émetteurs est d'autant plus important que la voiture individuelle y est très largement prédominante. Ces enjeux restent cependant à pondérer ici en fonction de la portée relativement modérée de cette modification vis-à-vis du projet global de THNS ;

- **insertion du projet dans son environnement urbain et paysager**, marqué par un riche patrimoine historique (nombreux monuments historiques, Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager - ZPPAUP, proximité de sites classés,...), et **protection du patrimoine notamment en phase travaux** ;
- **risques de nuisances pour les riverains et la santé humaine** : en phase travaux (bruit et poussières), éventuellement en phase exploitation également dans ce secteur urbanisé déjà soumis à des nuisances sonores non négligeables dues au trafic routier ;
- en phase travaux également, risques éventuels de pollution (anciens sites industriels avec potentiellement des poches de pollution, pollution de l'eau par les engins).

Dans son avis de 2013, l'autorité environnementale avait également identifié des enjeux concernant les **risques naturels et la biodiversité**. Si la modification est *a priori* nettement moins impactante sur ces sujets du fait de la teneur des aménagements prévus et des secteurs qu'elle concerne, ces enjeux n'en sont cependant pas nécessairement absents.

2. Qualité du dossier

2.1 Organisation et présentation du dossier

Le dossier présenté, daté de novembre 2016 est le « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative ». Il est constitué d'un document unique, comprenant diverses parties, dont notamment une notice explicative (pièce C), l'étude d'impact (pièce D), un plan général des travaux (pièce E) et une évaluation socio-économique (pièce G).

La remarque effectuée par l'autorité environnementale en 2013, soulignant son caractère complet, clair et globalement d'une grande qualité, peut être renouvelée. On constate néanmoins une complexité accrue, inhérente au fait que certaines analyses portent sur la seule modification du projet (étude d'impact notamment, cf infra), quand d'autres consistent en une actualisation de celles, globales, de 2013 (évaluation socio-économique notamment).

2.2 Qualité de l'étude d'impact

Champ de l'étude d'impact :

A titre de remarque préalable, l'autorité environnementale relève que fondamentalement, l'étude d'impact a pour objet les enjeux et impacts du projet de THNS tel que modifié dans le centre-ville de Montbéliard. Elle ne consiste donc pas en une actualisation de l'étude d'impact globale présentée en 2013, ni en une comparaison de la solution désormais retenue sur ce secteur par rapport à la variante initiale. Ce parti pris s'avère cohérent avec la portée de l'autorisation sollicitée (déclaration d'utilité publique *modificative*) et facilite notamment l'appréhension du projet dans le secteur concerné. Il présente néanmoins certaines limites, en ne permettant pas de prendre pleinement la mesure des impacts globaux de l'ensemble du projet de THNS, modification comprise, ou des évolutions d'impacts engendrées par cette modification vis-à-vis du projet initial. Sans remettre en cause le choix effectué, **l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des éléments sur ces deux aspects, en particulier sur des thématiques globales telles que les déplacements.**

Dans le même ordre d'idées, et bien que cette partie soit hors champ de la DUP modificative, de brefs développements relatifs aux enjeux et impacts du secteur de la Bollardièrre seraient intéressants.

De même, il aurait été intéressant d'évoquer les autres projets de lignes THNS en cours d'étude sur l'agglomération et ainsi, en réponse aux attendus réglementaires relatifs aux programmes de travaux, de mettre en perspective les impacts positifs globaux (notamment) attendus du développement de l'usage des transports en commun et du report modal envisagé.

Qualité générale de l'étude d'impact :

L'étude d'impact est complète au regard des attendus réglementaires de l'article R.122-5 du code de l'environnement (dans sa rédaction applicable « avant réforme »).

Sur le plan formel, l'autorité environnementale souligne comme en 2013 que le chapitrage de l'étude d'impact ne facilite pas la lecture notamment par l'articulation des chapitres relatifs aux impacts du projet sur l'environnement (le chapitre « Effets du projet et mesures en faveur de l'environnement » et une synthèse des impacts qui n'incluent pas les impacts en phase travaux, la santé humaine, les incidences Natura 2000... qui font l'objet des chapitres suivants). **L'Autorité environnementale recommande qu'un chapitre de synthèse intègre l'ensemble des impacts sur l'environnement et l'ensemble des mesures.**

Proportionnée aux enjeux du projet dans ses analyses, plutôt bien illustrée, d'une lecture relativement aisée, l'étude d'impact s'avère de bonne qualité.

L'autorité environnementale prend note également que certaines erreurs légères qu'elle avait relevées dans son avis de mars 2013 ont pu faire l'objet de corrections (reprise du zonage bleu clair du plan de prévention des risques inondation (PPRI) du Doubs Allan, correction du niveau de sismicité dans le secteur, ...) - sans qu'elles se retrouvent néanmoins dans toutes les parties du document.

2.2.1 État initial

L'état initial met bien en évidence les enjeux du projet, auxquels il proportionne correctement les analyses des thématiques environnementales concernées. Le niveau d'information pour la qualification de l'état initial est globalement approprié.

Les développements sont appuyés par une cartographie fournie et adaptée. Cependant, sur certaines thématiques (risques ou pollution des sols par exemple) ainsi que pour la synthèse des enjeux, les cartes qui sont proposées à l'échelle large de l'agglomération seraient utilement précisées par des « zooms » sur la zone d'étude de la modification, en cohérence avec le parti pris évoqué ci-dessus.

Pour un certain nombre de thématiques, les données et informations avancées gagneraient à être actualisées, afin de conforter, le cas échéant, les analyses et conclusions afférentes. Cela concerne notamment les données INSEE relatives à la démographie ou à la socio-économie (données de 2008 essentiellement) ou celles concernant les déplacements et transports (données fournies datant de 2009, voire 2007 ou 2005). En revanche, l'autorité environnementale souligne le fait que de nouvelles mesures de la qualité de l'air et du bruit ont été réalisées dans le secteur spécifique de la modification. La restitution et les conclusions tirées sur ce dernier sujet ne sont néanmoins pas toujours très claires.

De manière plus accessoire, le dossier pourrait être mis à jour notamment sur les points suivants :

- depuis le 1^{er} janvier 2017, PMA a fusionné avec tout ou partie des Communautés de communes des Balcons du Lomont, du Pays de Pont-de-Roide, des 3 Cantons et de la Vallée du Rupt, son nouveau périmètre administratif couvrant désormais 72 communes ;
- la loi sur la liberté de création, l'architecture et le patrimoine du 7 juillet 2016 a fait évoluer les ZPPAUP en « sites patrimoniaux remarquables ». De même les périmètres de protection des monuments historiques sont devenus les « périmètres délimités des abords » ;
- concernant les dessertes ferroviaires : mise en service de la ligne Belfort-Delle désormais attendue courant 2018, temps de parcours depuis Montbéliard, suppression de la ligne Intercités de nuit, projets maintenus sur le réseau Rhin-Rhône.

2.2.2 Analyse des effets du projet

L'analyse des impacts porte successivement sur la phase exploitation et sur la phase chantier, et traite séparément les effets sur la santé humaine. Comme en 2013, elle aborde également les conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation et les éventuels enjeux liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers, quoique le projet de modification ne présente pas d'enjeu en la matière. La remarque faite ci-dessus quant à l'intérêt que présenterait une synthèse globale peut être renouvelée.

En termes de qualification des impacts, l'analyse distingue de manière pertinente les effets directs des effets indirects, ainsi que les effets temporaires des effets permanents. Le dossier détaille ces effets par thématique, chacune se concluant le cas échéant par la présentation des mesures destinées à éviter, réduire et sinon compenser les impacts négatifs.

Les analyses, en général et logiquement moins approfondies et détaillées que celles proposées en 2013 sur l'ensemble du projet de THNS, s'avèrent globalement claires et proportionnées aux enjeux soulevés par cette modification. Certains éléments globaux avancés en 2013 auraient néanmoins pu être repris, le cas échéant en étant ajustés en fonction des éléments modifiés. Par exemple, l'estimation faite en 2013 d'une réduction de 2 % à 3 % des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de l'agglomération et à l'horizon 2035, aurait utilement été reprise et le cas échéant actualisée.

En écho à la remarque générale faite ci-dessus, **l'autorité environnementale recommande ainsi de compléter ces analyses**, là où cela est pertinent (évolutions du trafic routier, du stationnement et des déplacements, émissions atmosphériques associées,...), **par des éléments relatifs aux impacts globaux du projet de THNS tel que modifié par la présente évolution, ainsi que par des éléments de comparaison avec les impacts du projet de 2013** notamment dans le centre-ville de Montbéliard.

Sur des aspects plus spécifiques, l'autorité environnementale prend note des éléments suivants :

- l'analyse des conditions de déplacement en phase exploitation conclut à un impact « peu significatif » du projet sur le trafic routier en centre-ville ; la présentation d'une carte de l'évolution du trafic routier, comme dans le dossier de 2013 (la variante alors retenue engendrait des modifications importantes, avec de fortes réductions sur certains axes et d'éventuels reports sur d'autres) n'a dès lors pas semblé pertinente. Sur ce point, la carte schématique proposée en 2013 comparant les trafics de transit et d'échanges dans le centre-ville en 2009 et 2025 (situation projet), aurait utilement pu être reprise après actualisation ;
- la modélisation menée conclut à un impact négligeable du projet en termes de nuisances sonores dans la rue de la Schliffe, en phase exploitation ;
- qualité de l'air : cette problématique, évoquée dans le chapitre des impacts sur la santé humaine, est très rapidement traitée, considérant que le projet de modification « n'aura pas d'impacts sensibles sur ces aspects sanitaires » ; les analyses de 2013 portant sur le projet global auraient néanmoins utilement été rappelées ici, pour mémoire ;
- fréquentation du réseau de transports en commun : si le dossier de 2013 prévoyait une hausse de la fréquentation de 28 % en 2015 (projet / situation de référence), le présent dossier évoque une augmentation de 18% en 2019. l'autorité environnementale suggère de fournir des éléments facilitant et expliquant la comparaison possible entre ces deux chiffres ;
- en termes d'impacts sur le paysage et le patrimoine, il est indiqué que le projet constitue « une opportunité de réaménagement et de requalification de l'espace public » à l'appui d'une conclusion sur des impacts faibles ou positifs. Sans qu'il soit contesté, ce point mériterait d'être explicité à l'aune des remarques faites par ailleurs sur les contraintes et les moindres opportunités présentées par cette variante passant par la rue de la Schliffe (cf ci-dessous) ;
- diverses mesures sont prévues pour la phase travaux, par exemple en matière d'archéologie préventive, en cas de découverte de poches de pollution dans les sols, ou pour éviter les éventuels impacts des abattages d'arbres sur les chiroptères et les oiseaux nicheurs.

2.2.3 Analyse des effets cumulés

Cette analyse est correctement menée : le dossier recense les différents projets connus, tel que définis à l'article R.122-5 II 4° du code de l'environnement et identifie ceux qui pourraient avoir des impacts cumulés avec le projet, afin le cas échéant de prévoir des mesures environnementales complémentaires.

2.2.4 Justification du choix du parti retenu

Le présent projet de modification consistant à retenir une variante qui avait d'abord été écartée, cette partie présente en l'espèce une importance particulière. De fait, elle fait l'objet de développements intéressants et l'autorité environnementale souligne le choix de transparence qui les sous-tend.

En effet, comme cela est rappelé dans le présent dossier avec la reprise des éléments de l'étude d'impact de 2013, cette variante n'avait pas été retenue alors car « en contradiction avec les objectifs de requalification du centre-ville de Montbéliard en zone piétonne et car elle ne permettait pas de réduire le trafic automobile sur le ring ».

Si cette variante peut ainsi s'avérer un peu moins efficace au regard de certains des objectifs assignés au projet et des enjeux environnementaux associés, il est cependant rappelé que cette réorientation se traduit par le maintien d'« une performance transport quasi équivalente en termes de desserte et de qualité de service », et par ailleurs « par une réduction importante de son coût ». Quant à ce dernier point, l'autorité environnementale regrette que le maître d'ouvrage n'ait pas repris ou explicité dans ce dossier ce qu'il indique par ailleurs sur le site internet Evolity sus-mentionné, à savoir que « grâce aux économies envisagées », d'autres lignes de BHNS seront réalisées.

De même il aurait été intéressant de présenter de manière plus précise les contraintes supplémentaires et la limitation des opportunités en matière de requalification du centre-ville que présente la solution d'un passage des BHNS par la rue de la Schliffe. Le cas échéant, cela pourrait en effet donner lieu à des mesures d'adaptation ou d'accompagnement du projet.

Par ailleurs, le dossier reprend les éléments de 2013, clairs et pertinents, quant à la comparaison des différentes options de matériel roulant possibles et au choix effectué d'un bus à haut niveau de service.

Comme en 2013, il est par ailleurs indiqué que le choix de la motorisation (électrique, diesel, gaz, hybride ...) n'a pas encore été arrêté. Comme cela est suggéré par le dossier, les impacts sur l'environnement sont potentiellement très différents selon l'option retenue, en particulier sur les thématiques les plus sensibles (notamment les nuisances sonores et la pollution atmosphérique).

2.2.5 Articulation avec les plans et programmes concernés

Le dossier propose une analyse, globalement bien présentée et étayée, de la compatibilité du projet avec les divers documents de planification et d'orientation pertinents. La liste des documents considérés s'avère complète, à l'exception toutefois du plan de protection de l'atmosphère (PPA) qui n'est pas ici évoqué. Au vu des thématiques considérées, **l'autorité environnementale recommande de présenter des éléments permettant de bien mettre en évidence la cohérence du projet vis-à-vis de ce plan.**

L'autorité environnementale relève par ailleurs les points suivants :

En ce qui concerne le plan de gestion des risques d'inondation (PGRi), l'étude d'impact indique que le projet, qui consiste en un aménagement de voiries déjà existantes dans le centre-ville, n'y aggrave pas le risque inondation. Elle en conclut que le projet est compatible avec les grands objectifs et les dispositions du PGRi. Il est rappelé néanmoins que ce plan préconise également une augmentation de la sécurité des populations exposées aux inondations et une amélioration de la résilience des territoires exposés ; en cela il n'apparaît pas a priori que le projet tende à améliorer la situation existante. Le dossier pourra également être mis à jour concernant la stratégie locale de gestion du risque inondation sur le territoire à risque important d'inondation Belfort-Montbéliard, qui a été approuvée le 27/01/2017.

Le dossier indique par ailleurs que le projet est compatible avec le plan d'occupation des sols (POS) de la commune de Montbéliard, à savoir le document d'urbanisme effectivement opposable au jour du dépôt du dossier du projet. Cependant, au vu du niveau d'avancement de la procédure de révision (l'approbation du plan local d'urbanisme est indiquée dans le dossier comme prévue pour mars 2017) et des échéances relatives au projet, la compatibilité de ce dernier avec le futur PLU serait à évoquer dès ce stade.

Dans une logique inverse, le dossier fait essentiellement référence, et de manière assez judicieuse, au Schéma de Cohérence Territoriale Nord Doubs (SCoT) qui est en cours d'élaboration. Dans la mesure où ce dernier ne sera vraisemblablement pas approuvé avant les décisions relatives au projet, il conviendrait également de considérer le SCoT actuellement en vigueur, à savoir celui du Pays de Montbéliard.

Enfin, l'analyse présente bien la contribution forte du projet à la réalisation des objectifs du plan de déplacements urbains (PDU) du pays de Montbéliard, révisé en 2009. Le cas échéant, il serait intéressant d'évoquer également les réflexions et travaux éventuellement en cours sur une possible révision de ce document, afin de donner à envisager la façon dont le projet, ainsi que les autres lignes de THNS, pourraient s'inscrire dans ces perspectives.

2.2.6 Mesures proposées

L'ensemble des thématiques de l'environnement a été pris en compte dans le projet. Elles font l'objet de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation qui ont été chiffrées ; elles intègrent également les dispositifs de suivi des effets et de la mise en œuvre de ces mesures. La démarche « éviter, réduire, compenser » dite ERC a été bien intégrée par le porteur.

Le dossier présente les mesures thématiquement au fur et à mesure de l'analyse des effets. Comme cela a été relevé, la synthèse des mesures proposée au chapitre VI n'est que partielle et n'intègre pas certains effets (effets en phase travaux, sur la santé...). **L'Ae recommande que cette synthèse soit complétée.**

2.2.7 Méthodes utilisées

Les aspects méthodologiques, qui font l'objet d'un chapitre à part entière de l'étude d'impact, s'avèrent correctement traités et restitués.

2.2.8 Étude d'incidences Natura 2000

Les dispositions de l'article R414-23 du code de l'environnement sont respectées. La démarche d'analyse des probables incidences du projet sur le réseau Natura 2000 est correctement présentée et les conclusions sur l'absence d'effets sont pertinentes.

2.2.9 Résumé non technique

L'étude d'impact comporte un résumé non technique, placé en début de document, qui répond aux attendus de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Comme en 2013, il s'avère proportionné à l'étude d'impact, clair et synthétique. On relève que sa structure diffère légèrement de celle de l'étude d'impact, en intégrant l'analyse des impacts en phase chantier à l'analyse proposée pour la phase exploitation, et que le volet sur l'analyse des méthodes n'est pas repris dans ce résumé. Il peut parfois manquer de précision et pourrait être complété de certaines illustrations, par exemple en proposant une carte de synthèse de l'état initial qui soit centrée sur la zone d'étude spécifique du projet. A noter enfin que certains points relevés par l'autorité environnementale en 2013 ont été corrigés dans l'étude d'impact mais non dans le résumé non technique (niveau de risque sismique, zone bleu clair du risque inondation ...).

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

3.1 – Déplacements, émissions et nuisances afférentes

Le projet de création de THNS, est fondamentalement un projet vertueux pour l'environnement, en ce qu'il vise et contribuera « à concurrencer l'usage de la voiture et ainsi réduire le trafic automobile » (résumé non technique, p. 18), par conséquent en ce qu'il permettra de réduire les émissions de gaz à effets de serre et de polluants (et notamment de particules en suspension, problématique locale forte), les consommations de ressources énergétiques ainsi que les nuisances associées.

Le projet de modification ne revient pas sur ces objectifs ni ne tend à remettre en cause cette contribution. Cependant, il apparaît que des éléments viennent tempérer les niveaux de résultats attendus en la matière. Ainsi, la variante finalement retenue est indiquée comme « ne permettant pas de réduire le trafic automobile sur le ring », à la différence de celle initialement prévue. De manière générale, les impacts sur le trafic automobile en centre-ville sont désormais indiqués comme « peu significatifs ». Il ressort également du dossier que la réduction du stationnement en centre-ville (stationnement dont le rôle est particulièrement favorable à l'usage de la voiture individuelle), est atténuée : de 95 places supprimées selon la variante retenue en 2013, le projet passe à 62 places en moins¹ et crée parallèlement un accès direct vers un parking de 50 places très peu utilisé actuellement.

¹ Ces deux chiffres étant un bilan des places supprimées et des places nouvellement créées. Le projet de THNS dans sa globalité prévoit une augmentation globale des places de stationnement dans l'agglomération, avec la création de plusieurs parkings-relais.

Il en ressort que l'effet du THNS en terme de réduction du trafic automobile et en particulier de l'usage de la voiture individuelle en centre-ville, tiendra essentiellement dans ce secteur à son attractivité propre, donc à ses performances et à son niveau de service. Le dossier souligne bien qu'ils ne sont pas sensiblement affectés par la modification.

S'agissant des émissions en terme de pollution atmosphérique, le type de motorisation des bus n'est donc pas encore arrêté à ce stade. Il importe de souligner à nouveau que les impacts en la matière seront très différents selon l'option retenue, notamment en termes de particules fines, problématique particulièrement prégnante dans l'aire urbaine et qui a justifié la mise en place du plan de protection de l'atmosphère. **L'autorité environnementale recommande ainsi de prendre pleinement en compte ce critère dans le choix qui sera opéré sur le sujet.**

S'agissant des nuisances sonores en phase fonctionnement, l'étude acoustique réalisée (cf supra) montre que le projet n'entraînera pas d'augmentation des niveaux sonores dans la situation future. Il serait intéressant de prévoir des mesures de suivi des effets du projet sur ce plan, telles que par exemple la réalisation d'une étude acoustique lorsque la configuration définitive du secteur sera atteinte, ainsi que, le cas échéant, sur les zones qui supporteraient un report de trafic automobile.

Par ailleurs, s'agissant des modes de déplacement alternatifs et intermodalité, le projet global qui allie la mise en place d'un THNS avec la création de bandes et pistes cyclables ainsi que la création de cheminements piétons, est naturellement intéressant tant pour favoriser l'utilisation des modes doux que pour sécuriser les usagers.

Néanmoins le dossier de la modification reste ambivalent quant à la création éventuelle de pistes ou bandes cyclables dans les aménagements prévus en centre-ville, en particulier pour le pôle d'échanges multimodal de la place de l'Acropole ou (cela étant à confirmer sur la base d'éléments plus précis) pour la rue de la Schliffe. Il est en effet considéré que « le centre-ville de Montbéliard [est] un secteur déjà perméable aux cycles » et que ces circulations ne sont pas modifiées par le projet ; la création d'aménagements spécifiques ne serait dès lors pas nécessaire. **L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage, dans la mesure du possible, d'affiner le projet de ce point de vue, en rappelant l'article L228-2 du code de l'environnement qui prévoit que la rénovation de voies urbaines doit être l'occasion de mettre en place des aménagements cyclables dédiés.**

3.2 – Autres thématiques

Les risques naturels sont bien identifiés et pris en compte dans le dossier.

On relève que le projet de bus empruntera des voies situées en zones réglementaires rouges et bleues du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) Doubs – Allan approuvé en 2005 et sur certaines portions, des routes inondées dès la crue décennale. Si cela ne constitue une contre-indication particulière vis-à-vis du projet, l'autorité environnementale rappelle cependant, outre le fait que les travaux relatifs aux modifications projetées devront naturellement être compatibles avec les dispositions réglementaires et opposables de ce document, que les communes concernées mettront utilement à jour leur plan de secours (notamment le plan de circulation) comme prévu à l'article 6-8 du PPRI.

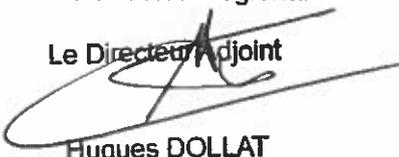
S'agissant du risque de mouvements de terrain, le secteur étant caractérisé par des sols karstiques et des risques très localisés de glissement de terrains, l'autorité environnementale recommande de préciser la mesure prévue dans le dossier (« Le projet prévoit les dispositions constructives nécessaires et suffisantes à sa résistance aux risques liés au sol »), notamment en prévoyant d'étudier la nature des sols afin d'adapter, si nécessaire, les aménagements prévus au type de sol rencontré.

L'autorité environnementale n'a pas de remarques particulières à émettre concernant les autres thématiques environnementales et notamment celles soulevant des enjeux possibles (paysages et patrimoine, pollution des sols, nuisances en phase travaux). Leur prise en compte dans le dossier apparaît satisfaisante.

A Besançon, le 24 FEV. 2017

Pour la préfète et par délégation,
le directeur régional

Le Directeur Adjoint



Hugues DOLLAT

