



*Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Franche-Comté*

Besançon, le 11 MARS 2013

*Service Évaluation, Développement et Aménagement Durables  
Département évaluation environnementale et financements*

Référence : Saisine de la DREAL par un courrier en date du 09 janvier 2013  
Accusé réception de l'autorité environnementale du 21 janvier 2013

## Avis de l'autorité environnementale

TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE (THNS)  
POUR L'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE MONTBÉLIARD (25)

## **Synthèse de l'avis**

Le projet consiste à mettre en place deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) au sein de la communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard. Ces deux lignes auront un tronçon commun entre Montbéliard et Audincourt, et leur mise en place nécessite la création de voiries et d'ouvrages d'art ainsi que différents travaux connexes. Le maître d'ouvrage du projet est la Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard, Pays de Montbéliard Agglomération (PMA). Une petite partie du programme de travaux, à savoir la réalisation d'un ouvrage sous la voie ferrée et de ses voies d'accès, relève de Réseau Ferré de France (RFF) et devra faire l'objet d'une demande de « cas par cas » auprès de la formation d'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CgeDD).

Le projet est susceptible d'effets notables, positifs ou négatifs, sur plusieurs dimensions de l'environnement, tant en phase travaux qu'à terme en exploitation. Les enjeux les plus prégnants relevés par l'autorité environnementale (Ae) sont liés à la question des déplacements - l'objectif étant de réduire le recours aux véhicules personnels et de favoriser l'intermodalité de manière à réduire les sources de nuisances et de pollution. Il existe ainsi des enjeux forts d'amélioration de la qualité de l'air sur des secteurs problématiques à cet égard, et de réduction des nuisances notamment sonores. Un autre enjeu majeur concerne la prise en compte des milieux naturels sur quatre secteurs sensibles (Gros Pierrons à Montbéliard, coteaux d'Exincourt et de Valentigney, friche du Mégarama d'Audincourt)

**L'Ae note que le dossier est d'une grande qualité sur la forme, avec des explications nombreuses, claires, illustrées, des conclusions partielles, des cartes et des tableaux de synthèse. L'état initial est ainsi détaillé et complet. Toutefois des erreurs et des explications partielles peuvent entacher sur certains points la lisibilité du dossier et la compréhension de la bonne prise en compte de l'environnement. L'Ae recommande sur ce point de :**

- conforter l'analyse de l'état initial en actualisant les données relatives à la qualité de l'air ;
- mieux différencier les impacts et mesures selon les différents types de motorisation du matériel roulant envisagés, aux incidences potentiellement très variables sur certaines thématiques (bruit, odeur, pollution atmosphérique) ;
- compléter la synthèse des impacts et mesures en intégrant l'ensemble des thématiques environnementales traitées, certaines n'y étant pas reprises.

Si les enjeux environnementaux sont globalement bien pris en compte ou le seront dans le cadre des instructions ultérieures, l'Ae note toutefois que certains points mériteraient d'être approfondis :

- réduction des nuisances et pollutions : l'Ae recommande que le maître d'ouvrage mette davantage en avant la cohérence des choix et des moyens mis en œuvre avec les objectifs fixés de développement de l'intermodalité pour réduire les nuisances. Des éléments présents dans le dossier montrent en effet l'importance encore laissée aux véhicules personnels (places de stationnement, circulation) et des impacts parfois significatifs (bruit par exemple) sur les secteurs où auront lieu des reports de circulation ;
- milieux naturels : l'analyse de l'impact sur la fonctionnalité des corridors écologiques et des mesures compensatoires proposées devra être mieux synthétisée, en précisant la cohérence d'une part avec la trame verte et bleue du SCOT, d'autre part avec la mesure complémentaire prévue dans le cadre du projet de raccordement à l'échangeur A36 au niveau de l'Axone ;
- certains choix devraient être davantage précisés (traversée des coteaux, création de l'avenue parallèle à l'avenue des Alliés, parking-relais au niveau de l'Axone compte-tenu des parkings existants). Le choix entre les différents types de motorisation des bus reste à faire, avec des avantages environnementaux variables ;

L'ensemble des points à compléter suite aux recommandations émises pourra faire l'objet d'un dossier complémentaire présenté lors de l'enquête publique, qui permettra d'améliorer la lisibilité des documents présentés et la compréhension du dossier par le public.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

## Contexte réglementaire

La DREAL de Franche-Comté pour le compte du Préfet de Région (autorité environnementale), a été saisie par la préfecture du Doubs, concernant un dossier de réalisation d'un projet de transport à haut niveau de service sur l'agglomération du Pays de Montbéliard. Les communes concernées par le projet sont Bethoncourt, Grand-Charmont, Montbéliard, Exincourt, Audincourt, Valentigney.

Le dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique (DUP) a été déposé complet par Pays de Montbéliard Agglomération (PMA), en Préfecture du Doubs, le 15 janvier 2013. Il comporte une étude d'impact conformément à l'article R122-2 du code de l'environnement. La rubrique visée dans le tableau annexé à cet article est la 6°d) : « *Infrastructures routières - Toute autre route d'une longueur égale ou supérieure à 3 km* ».

Le projet est donc soumis à ce titre à l'avis de l'autorité environnementale, dans le cadre de la demande de DUP.

Le programme de travaux nécessite également la réalisation de giratoires, d'ouvrages d'art et des défrichements dont les caractéristiques correspondent aux « cas par cas » de ce même article :

- 6° e) : *tout giratoire dont l'emprise est supérieure ou égale à 0,4 ha ;*
- 7° a) : *ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres ;*
- 51° a) : *défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L.311-2 du code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, inférieure à 25 ha.*

La demande de DUP vise les giratoires et les ouvrages d'art et l'analyse des impacts de ces éléments du projet figure dans l'étude d'impact ; mais les défrichements feront l'objet d'une demande d'autorisation séparée qui nécessitera au préalable le dépôt d'une demande de « cas par cas ». Par ailleurs, il est à noter que le dossier comporte également un volet relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur les communes de Montbéliard, Audincourt, Exincourt et Valentigney, l'enquête publique de la DUP visant également à emporter leur mise en compatibilité.

L'étude d'impact date de décembre 2012 ; à noter qu'une version provisoire avait été transmise aux services de l'Etat en septembre 2012. La DREAL a accusé réception du dossier le 21 janvier 2013.

L'avis de l'autorité environnementale, qui sera joint au dossier d'enquête publique, est un avis simple. Il porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine (milieux, eau, paysages, énergie, risques, ressources, nuisances) dans le projet. Il vise à éclairer le public.

L'autorité environnementale, pour préparer cet avis, a pris en considération les avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) de Franche-Comté, de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) de Franche-Comté et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Doubs.

Dans la suite de cet avis, l'autorité environnementale est désignée par « l'Ae ».

## Le projet

La réalisation du THNS de l'agglomération du Pays de Montbéliard s'inscrit dans le cadre d'un programme comprenant des aménagements réalisés essentiellement sous la maîtrise d'ouvrage de PMA. Toutefois un passage souterrain est sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF).

Ce projet est motivé par des objectifs de développement urbain et d'amélioration du réseau de transports collectifs, en termes d'attractivité et d'efficacité, pour favoriser le report modal en concurrençant l'usage du véhicule personnel au profit des transports en commun ainsi que des modes doux.

Le THNS comprend deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) selon deux axes nord-sud reliant respectivement Bethoncourt à Valentigney (BHNS 1) et Grand-Charmont à Audincourt (BHNS 2). Ces deux lignes partagent un tronç commun de 12,5 km sur l'axe Montbéliard-Audincourt et s'étendent au nord et au sud de ce tronçon pour former les 4 extrémités des deux lignes ou « branches » de BHNS.

Dans le détail, les aménagements réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de PMA sont les suivants :

- Pour réaliser les deux lignes de bus :
  - création de voie nouvelle dédiée aux bus (environ 2800 m) avec réalisation d'un nouveau franchissement de l'A36,

- création de couloirs bus sur des axes routiers existants (environ 5400 m), avec réalisation d'un nouvel ouvrage sous la voie verte à Audincourt,

L'Ae note en parallèle la création de pistes ou bandes cyclables et trottoirs pour les piétons sur une majorité du tronçon commun.

- À titre de mesures connexes et d'accompagnement :
  - création de voie nouvelle dédiée aux véhicules particuliers en parallèle de l'avenue des Alliés (environ 500m) à l'Est des voies ferrées à Montbéliard,
  - création d'une voie nouvelle dédiée aux véhicules particuliers dans le prolongement de la rue de la Naille à Audincourt (environ 50 m),
  - réaménagement de carrefours routiers et de voiries à Montbéliard, Audincourt et Valentigney,
  - aménagement à proximité du THNS de 2 pôles d'échange (Montbéliard et Audincourt) et de 3 parkings-relais (Exincourt, Audincourt, Valentigney),
  - modifications de réseaux et circulations sur des voiries existantes : modification du plan de circulation de l'anse sud du boulevard circulaire de Montbéliard et restructuration du réseau des transports en commun,
  - réaménagements ponctuels d'espaces publics.

Pour ce faire, des démolitions sont nécessaires :

- 4 bâtiments d'activité et de commerce dans le centre d'Audincourt et à Exincourt.
- 11 maisons individuelles situées essentiellement à Exincourt et au centre d'Audincourt, ainsi qu'à Valentigney en rive gauche du Doubs.

Enfin des parcelles privées non dédiées aux activités ou à l'agriculture sont également impactées sur plusieurs secteurs.

Ces éléments constituent le projet objet de l'étude d'impact et la première phase du programme de travaux qui comprend en plus un aménagement connexe réalisé sous maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF) :

- la réalisation d'un ouvrage d'art sous les voies ferrées au nord de la gare SNCF, permettant aux véhicules particuliers de rejoindre la nouvelle voirie parallèle à l'avenue des Alliés plus efficacement que par le passage à niveau existant, situé lui plus au nord au niveau de la rue du Parc.
- la réalisation des voiries de raccordement à l'ouvrage souterrain depuis l'avenue des Alliés et la nouvelle voirie parallèle à l'avenue des Alliés créée en première phase.

Cet ouvrage souterrain et ses voies d'accès seront réalisés dans une seconde phase du programme de travaux de manière à améliorer les conditions locales de déplacement routier qui auront été fortement perturbées par la mise en place du THNS dans ce secteur.

### **Les enjeux identifiés par l'Ae**

Les enjeux environnementaux ne sont pas les mêmes en phase fonctionnement et en phase travaux ; l'Ae a fait ici l'exercice de les hiérarchiser.

#### **En phase de fonctionnement :**

- amélioration de la qualité de l'air, notamment au vu des problématiques actuelles de respect des teneurs maximales en poussières autorisées à Montbéliard ;
- milieux naturels à quatre endroits (en lien avec de la création de voirie) : sur les Gros Pierrons (secteur agricole et en friche, à urbaniser), sur Exincourt (coteau), sur Valentigney le long du bois du Fourré (coteau) et à Audincourt au niveau de la friche du Mégarama (zone humide) ;
- risques inondations en lien avec la qualité des masses d'eau : Doubs et Allan et leur nappe d'accompagnement (à la qualité médiocre pour l'Alan) ;
- sites et paysages : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP), site classé, passage sur des coteaux ;
- nuisances aux riverains (sonores) sur les secteurs où aura lieu un report de la circulation des véhicules individuels.

## En phase travaux :

- nuisances aux riverains et santé humaine (essentiellement bruit et poussières) ;
- pollution (anciens sites industriels avec potentiellement des poches de pollution, pollution de l'eau par les engins). Cette phase travaux sera notamment sensible pour la réalisation de l'ouvrage souterrain sous maîtrise d'ouvrage RFF en deuxième phase du programme de travaux.

## **Partie I. Qualité du dossier de demande d'autorisation et caractère approprié de son contenu**

### **Clarté de la présentation vis-à-vis du public**

Grâce notamment à un important travail de cadrage préalable avec les services de l'Etat mené courant 2012, le dossier déposé en fine, particulièrement volumineux, s'avère globalement d'une grande qualité formelle. Quant au fond, un tel projet de transports en commun performants présente naturellement des avantages indéniables en termes d'impact sur l'environnement, en premier lieu sur les aspects de pollution atmosphérique.

Le dossier de demande d'autorisation, présenté sous forme d'un rapport unique en 2 volumes, est complet, clair et richement illustré. Il est proportionné aux enjeux du projet et présente régulièrement des conclusions partielles permettant de bien cerner les principaux points à retenir. Il s'agit d'un dossier qui est globalement d'une grande qualité même s'il fait l'objet de la part de l'Ae des remarques suivantes :

Le résumé non technique, proportionné à l'étude d'impact, clair, synthétique et bien illustré, manque parfois de précision. C'est le cas par exemple du chapitre sur les raisons du choix du projet qui mériterait des explications supplémentaires sur les choix retenus (voir partie II.1). Des cartes seraient à produire pour améliorer la compréhension (profils en travers mentionnés page 33 mais absents, cartes de synthèse des branches nord des BHNS 1 et 2 sur Bethoncourt et Grand-Charmont), les cartes de synthèse des impacts et mesures détaillées par secteur devraient préciser la création de pistes ou bandes cyclables (que l'on devine sur la carte de synthèse globale). Le volet sur l'analyse des méthodes n'est pas repris dans ce résumé. La présentation des enjeux en matière d'intermodalité n'évoque pas le rôle majeur du pôle d'échange multimodal de la gare de centre-ville pourtant abordé dans la partie principale du document. Le résumé non technique devrait apporter une information chiffrée permettant de comprendre la réduction, grâce au projet de THNS, des émissions de gaz à effet de serre et des particules. **L'Ae recommande de préciser ces points.**

Le chapitrage de l'étude d'impact ne facilite pas la lecture notamment dans l'articulation des chapitres relatifs aux impacts du projet sur l'environnement. Ainsi le chapitre VII qui s'intitule « Effets du projet et mesures en faveur de l'environnement » est suivi d'un chapitre VIII qui fait la synthèse de ce dernier, lui-même suivi de plusieurs chapitres traitant également d'effets voire de mesures (IX phase travaux, X santé, XI Natura 2000, XII sur l'urbanisation, XIII sur les aménagements fonciers agricoles et forestiers, XIV sur les effets cumulés). Dès lors, la synthèse de la partie VIII n'est que partielle. **L'Ae recommande qu'un chapitre de synthèse intègre l'ensemble des impacts sur l'environnement et l'ensemble des mesures.**

Des erreurs, incohérences ou imprécisions ont été recensées par l'Ae dans le dossier. **L'Ae recommande que soient notamment modifiées celles qui ont le plus de conséquences sur l'appréciation des impacts**, à savoir :

- les données chiffrées relatives au linéaire des différentes voiries du projet qui ne sont pas cohérentes (p.7 : 2.4 km voirie créée dont 2 pour le bus, 450m pour la voiture ; 10 km de voirie remaniée pour le tronc commun ; p.70 : 3 km de voirie nouvelle pour le TCSP, voire 3.35 à 3.5 ou plus selon les calculs ; 2800m de voirie bus créée p.59) ;
- Le nombre de protections phoniques de façade (11 partie VII, 41 partie V et RNT) ; la carte des niveaux sonores engendrés n'intègre pas l'ensemble du projet (les planches 3 et 4 n'intègrent pas la création de la voirie parallèle à l'avenue des Alliés et la diminution des nuisances sur cette avenue). Selon les parties du dossier, la part de population soumise à nuisances sonores varie de 15 à 20% ;
- la partie relative à la qualité de l'air : l'échelle par exemple pour l'ozone ou les données régionales n'est pas pertinente, l'analyse de l'évolution des concentrations en particules et des dépassements est imprécise. L'analyse ne reprend pas les précisions apportées par le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) approuvé avant le dépôt du dossier de DUP, ni le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) également porté à la connaissance du maître d'ouvrage. A ce titre, il ne peut être mentionné comme cela est fait au § IV.6.1.3. que les données proviennent de la DREAL.
- l'écart de consommation d'essence entre la situation au fil de l'eau (2035) et la situation projet (2035) qui n'est pas de -1,14% mais de -21,1%, rendant erronées les conclusions du paragraphe suivant ;
- La surface de compensation des surfaces de zone humide impactées, qui varie de 1,2 à 0,5 ha.
- Les surfaces de terrains artificialisés dans le cadre du projet, qui varient de 4 à 5 ha (voir par exemple p.34 et 36 du résumé non technique)

- La zone de sismicité qui au niveau de la zone d'étude n'est pas de niveau 2 mais de 3 (modérée), sachant que le projet est à proximité d'une zone de sismicité de niveau 4 (moyenne).
- La carte « impact du projet sur les zones inondables » qui ne fait pas apparaître le zonage bleu clair du plan de prévention des risques inondation (PPRI) du Doubs Allan.
- Une imprécision sur l'existence ou non de travaux dans un cours d'eau busé au niveau de la friche du Mégarama (p.418 vs p.432).
- Le tableau de synthèse des mesures p.536 qui ne reprend pas la mesure citée p.447 sur les 1,3 kms de corridors écologiques.

L'analyse des méthodes est traitée dans un chapitre spécifique (XVII), très détaillé et illustré. Cette partie appelle les remarques suivantes de la part de l'Ae :

- La méthode employée pour définir les zones humides se base sur la végétation (habitats naturels) en tenant compte des habitats potentiellement humides. Cette méthode permet de majorer les surfaces recensées tout en étant conforme à l'arrêté du 1 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 24 juin 2008.
- Les conditions météorologiques dans lesquelles sont faites les mesures acoustiques peuvent influencer fortement leurs résultats. Le dossier précise qu'elles sont « globalement homogènes à favorables » mais l'annexe met en évidence 3 points sur 20 pour lesquels les conditions étaient défavorables les deux jours.

**L'Ae recommande que ces deux derniers points soient précisés.**

### **1.1 – État initial et identification des enjeux sur le territoire par le porteur de projet**

L'analyse de l'état initial a porté sur l'ensemble des thématiques prévues par le code de l'environnement et fait l'objet des remarques suivantes de la part de l'Ae, en complément des éléments précédemment :

**Aires d'études** : deux aires d'études globales ont été identifiées :

- zone restreinte au droit des projets initiaux des tracés où des travaux majeurs étaient envisagés. Sont exclues de cette zone les branches nord des deux lignes et la branche sud du BHNS 2 dans la mesure où ces secteurs ne font l'objet que de travaux mineurs.
- zone élargie : elle comprend les 6 communes concernées par le programme de travaux complet.

Une précision sur les aires d'études spécifiques est faite en préambule de chaque thématique environnementale. Ces aires d'études sont pertinentes, on peut toutefois noter que certaines thématiques auraient mérité des précisions sur la zone élargie. La carte de synthèse des enjeux devrait pouvoir être présentée finement sur l'ensemble du tracé du THNS et des aires d'études, ce qui n'est pas le cas.

**Conditions de déplacement** : l'analyse met clairement en évidence et confirme la nécessité du projet compte tenu des évolutions ces dernières années : des secteurs congestionnés aux heures de pointe et une forte prépondérance des déplacements en voiture, une diminution depuis quelques années de l'utilisation des transports en commun.

**Environnement humain** : cette partie a été correctement étudiée. Il aurait été toutefois intéressant d'apporter des précisions sur le secteur des Gros Pierrons dont la trentaine d'hectares sera à terme urbanisée, en présentant le projet global d'aménagement qui permettrait de mieux justifier le choix du tracé au droit de ce secteur.

**Cadre de vie – santé humaine** :

- En terme de qualité de l'air, l'état initial met en évidence des problèmes liés à l'ozone et aux particules fines. Le projet s'inscrit donc dans un enjeu fort de réduction de l'utilisation des véhicules individuels.
- Les enjeux relatifs aux nuisances sonores sont également importants, une partie significative de la population de l'aire d'étude étant soumise à des nuisances non négligeables dues au trafic routier (cf chiffres donnés à mettre en cohérence). Ces points sont bien mis en évidence dans l'état initial.
- Pollution atmosphérique : comme indiqué ci-avant, les éléments fournis dans le dossier, qui ne reprennent pas ceux du SRCAE et du PPA notamment, ne sont pas toujours précis ni à jour dans leurs affirmations et analyses. En outre, les données doivent être mises en cohérence avec les bilans de la surveillance de la qualité de l'air établis par Atmo F-C.

**Sites, paysages et patrimoine** : ces thèmes sont intégrés à la partie « environnement humain » et correctement étudiés. Les équipements/bâtiments publics ont été recensés de manière exhaustive. L'enjeu paysager relevé dans l'étude est la préservation de lambeaux de végétation naturelle entre les noyaux urbains, ce qui est cohérent avec les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Montbéliard (SCOT). Le patrimoine historique est riche

notamment sur Montbéliard mais aussi sur les communes avoisinantes. L'enjeu réside plutôt en phase travaux (au pied du château de Montbéliard qui n'a jamais été fouillé par exemple), ce que met bien en évidence le dossier.

**Milieux naturels** : les quatre secteurs qui cumulent un ou plusieurs des enjeux repris ci-dessous sont les suivants : Gros Pierrons, coteaux d'Exincourt (encore appelé « côte du Montanot » ou « coteau de Champagne ») et de Valentigney (appelé aussi « coteau des Buis » ou « coteau Sous Roche »), friche du Mégarama d'Audincourt, champ de la Naille à Exincourt, pont de la Bollardière et des Longines (Valentigney), les Gouttes, Château d'eau et site de l'Axone. Dans le détail :

- Continuités écologiques : l'analyse est bien menée et met en évidence au niveau local trois secteurs présentant un enjeu qui reste relatif, dans la mesure où ils ne correspondent à aucune zone nodale ou corridor écologique majeur : coteau d'Exincourt (avec couloir boisé et prairie ouverte), coteau des Buis et zone des friches industrielles, zones agricoles des Gros Pierrons. A noter que concernant ce dernier secteur, impacté dans le cadre du projet de voie de raccordement avec l'A36 et faisant l'objet d'une restauration, cette analyse paraît minorer l'enjeu identifié par le SCOT qui vise un corridor majeur sur un axe nord sud.
- Habitats naturels : plusieurs habitats remarquables ont été recensés, dont 5 communautaires.
- Des zones humides à enjeu sont référencées sur le secteur du Mégarama à Audincourt ;
- L'enjeu de la flore est prégnant sur la pelouse sèche du coteau d'Exincourt ; 8 espèces exotiques invasives ont été recensées le long des axes de transport ;
- concernant la faune, des enjeux moyens ont été notés sur les mammifères (dont les chiroptères : sites potentiels d'hibernation + zones de transit sur 3 secteurs : rives Doubs Allan, et les 2 coteaux), les oiseaux (32 nicheurs dont 10 remarquables, 2 en halte migratoire sur les Gros Pierrons), 7 espèces de papillons (dont le cuivré des marais sur la friche du Mégarama), 3 espèces de reptiles.

La conclusion pour les milieux naturels ne cite que trois zones plus sensibles (coteaux Exincourt et Valentigney et friche du Mégarama). Les Gros Pierrons cumulent pourtant des enjeux qui mériteraient d'être cités à ce titre.

**Eau et milieux aquatiques** : l'analyse de l'état initial est de qualité concernant cette problématique, les enjeux sont bien pris en compte. Le projet est situé dans les zones réglementées par le PPRi Doubs-Allan.

**Sites et sols pollués** : l'analyse effectuée ne relève pas de problématique connue pour cette phase du programme de travaux tout en évoquant la possibilité de découvrir des poches polluées notamment en phase travaux.

**Risques technologiques** : les servitudes liées à l'accès permettant la maintenance et l'exploitation des différentes canalisations de gaz susceptibles d'être concernées par le projet ont été correctement relevées dans le dossier.

Les autres thématiques n'appellent pas de remarque de la part de l'Ae.

**Synthèse** : un tableau de synthèse clair récapitule les principaux enjeux au sein de l'aire d'étude rapprochée, et n'englobe pas la totalité tracé du THNS.

***Les enjeux ont été globalement bien identifiés par le maître d'ouvrage. L'Ae recommande d'intégrer les secteurs nord du BHNS 1 et 2 (aire d'étude « élargie ») dans la synthèse de l'état initial, de reprendre les données sur la qualité de l'air et de préciser l'état initial sur la thématique des corridors écologiques (secteur des Gros Pierrons et coteau d'Exincourt).***

## **1.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement, la santé et la sécurité**

Le dossier détaille les effets de manière très claire et par thématique, en distinguant d'une part les impacts potentiels des impacts effectifs, d'autre part les impacts du projet et ceux des aménagements connexes. Les conclusions partielles mettent systématiquement en évidence s'il s'agit d'effets directs ou indirects, temporaires ou permanents, à court, moyen ou long terme. Chaque thématique se conclut par la présentation des mesures destinées à éviter, réduire et sinon compenser les impacts négatifs.

L'analyse présente dans le dossier fait toutefois l'objet des remarques suivantes de la part de l'Ae :

**Déplacements - intermodalités** : les impacts positifs du projet sur l'environnement sont correctement analysés par le maître d'ouvrage ; à noter les effets suivants :

- une sécurité accrue des déplacements à pied par l'élargissement de certains trottoirs et la diminution du trafic automobile sur certains axes.

- une meilleure desserte de quartiers prioritaires dans le cadre du plan de rénovation urbaine financé par l'ANRU. Il s'agit de 5 quartiers sur Montbéliard (« Petite Hollande »), Valentigney (« Buis »), Audincourt (« Champs Montants »), Bethoncourt (« Champvallon ») et Grand-Charmont (« Les Fougères »)
- en terme d'impact sur l'ensemble du réseau de bus, la réorganisation des lignes de bus permet à certaines d'entre elles de bénéficier de l'effet accélérateur des sections en site propre, sans pour autant privilégier de façon trop systématique le rabattement vers le THNS, préservant ainsi leur intérêt propre.

Toutefois l'analyse des impacts proposée dans le dossier conduit à souligner les points suivants :

- le projet induira une augmentation du trafic automobile sur des secteurs ciblés :
  - significative en phase exploitation, à proximité immédiate du THNS : notamment au niveau des voies qui contournent le centre ville de Montbéliard et plus particulièrement de certains carrefours (rue de l'Etuve au nord depuis la gare, place Fransisco Ferrer à l'ouest, entre la rue Henri Mouhot et l'acropole aux pieds du château, sur la voie parallèle à l'avenue des Alliés à l'Est et rue Jean Bauhin qui en permet l'accès) ; rue de la Naille à côté du Mégarama à Audincourt nord ;
  - sur d'autres secteurs plus excentrés, également touchés en phase exploitation : le sud de Valentigney, le sud d'Audincourt, le quartier de la petite Hollande et le nord de Montbéliard ;
  - en phase travaux et avec un impact important, une fois réalisée la voie parallèle à l'avenue des alliés et avant la création du passage sous la voie ferrée. L'Ae s'étonne que ce passage souterrain ne soit pas un préalable à la création de la voie.
- Les impacts du projet sur la circulation des cycles seraient à préciser ;
- Le stationnement à l'échelle de l'agglomération est globalement augmenté de 265 places, en prenant en compte la réduction du nombre de places en centre-ville ainsi que la création des parkings-relais : cela est de nature à favoriser l'utilisation des transports en commun pour accéder aux centres villes mais a des conséquences en terme d'artificialisation des sols et en terme d'implantation en zone péri-urbaine.
- Les impacts en phase chantier sont décrits comme forts mais sans pour autant que soient précisés les modes de circulation retenus dans le détail ni les conséquences sur les nuisances ponctuelles aux riverains.

**Urbanisation induite :** l'analyse faite dans le dossier paraît minimiser les effets du projet sur l'urbanisation induite sur les Gros Pierrons, en considérant que ce secteur actuellement agricole est destiné à terme à être urbanisé et que les surfaces résultantes de part et d'autre de l'infrastructure sont trop faibles pour envisager une activité agricole. La partie II de l'avis revient sur ce point qui mériterait une analyse plus développée.

L'impact du projet sur la densification péri-urbaine, dans des secteurs non desservis par le THNS mais rendus plus facilement accessibles en voiture individuelle grâce aux parkings relais, ne fait pas l'objet d'une analyse spécifique. Sur ce point l'aire d'étude aurait méritée d'être élargie, notamment sur les villages au sud.

**Consommation d'espaces :** environ 5 ha seront artificialisés sur les secteurs où des voiries et aménagements sont réalisées : Gros Pierrons, Exincourt, Audincourt et Valentigney.

Au niveau du secteur des Gros Pierrons, le THNS coupera un vaste espace agricole d'une dizaine d'hectares d'un seul tenant en relation avec un espace agricole global (morcelé par des routes) d'une vingtaine d'hectares (estimations faites par l'Ae). Cet espace initialement d'une quarantaine d'hectares a déjà été morcelé par des infrastructures routières et la création de l'Axone et du Service Départemental Incendie Secours. Il est mentionné que les délaissés créés constitueront des surfaces isolées trop réduites pour être cultivées. La consommation d'espace est évaluée dans le dossier à 1,5ha (ou 3 ha selon le chapitre), les impacts induits faisant l'objet d'un chapitre à part. De plus, la création d'un parking relais à côté du parking existant d l'Axone mériterait une analyse plus fine.

Des espaces boisés classés (EBC) identifiés aux documents d'urbanisme des communes concernées, au sud-est de Montbéliard et de Valentigney (2360 m<sup>2</sup>), sont impactés.

**Activités humaines :** avec la création de parkings et le pôle d'échange intermodal, le projet entraîne une réduction de l'espace disponible tant pour le marché que pour la fête foraine qui devra être déplacée. L'Ae regrette que la réflexion sur des sites potentiels d'accueil n'ait pas été menée dès le stade de l'étude d'impact, le choix d'un nouveau site excentré pouvant avoir des impacts importants sur l'environnement (déplacements, nuisances). **L'Ae recommande que des précisions soient apportées sur ce point.**

**Cadre de vie – santé humaine :** il convient de noter que dans le dossier, les nuisances acoustiques et la pollution de l'air sont traitées dans ces deux chapitres (de manière plus ou moins redondante).

- les nuisances sonores seront surtout prégnantes pendant la phase travaux, avec sous réserve d'une confirmation des chiffres, 41 protections réglementaires nécessaires dans la mesure où 15% des habitations à proximité des tronçons modifiés subiront des hausses supérieures à 2 décibels. Les cartes des niveaux sonores et protections futurs et celles de l'état initial ne diffèrent pas (cf partie I) : la voie des Alliés reste en secteur « rouge » alors que le niveau sonore devrait nettement baisser avec le projet et notamment la

création de la nouvelle voie parallèle. Il apparaît également que des zones situées en dehors du tracé de THNS (cartes partie VII p.517) subiront à terme des augmentations de niveau sonore de plus de 2 dB. Les conséquences éventuelles pour les riverains ne sont pas abordées. **L'Ae recommande que ce point soit précisé.**

- Il apparaît de plus que le projet entraîne une augmentation substantielle des émissions de NMVOC (Non-Methane Volatile Organic Compounds qui sont les composés organiques volatiles non méthaniques) par rapport à la situation « au fil de l'eau » (page 584). Or ce phénomène n'est pas expliqué, et vient en outre en contradiction avec les éléments du dossier provisoire de septembre 2012.
- Le risque allergisant est bien pris en compte dans le dossier, notamment par rapport à l'Ambroisie, de même que les vibrations ou les émissions lumineuses.
- Le dossier n'évoque pas les conséquences du projet en terme de publicité qui est interdite au sein des secteurs protégés par une ZPPAUP sur Montbéliard et Audincourt. **Ce point mériterait d'être développé.**

**Paysage et patrimoine :** le projet de THNS traverse deux ZPPAUP sur Montbéliard et Audincourt et les aménagements prévus seront visibles depuis plusieurs monuments historiques, inscrits ou classés.

Les impacts sur le paysage sont relativement faibles et concernent surtout les secteurs à flans de coteaux, à savoir les coteaux d'Exincourt et de Valentigney et la butte Est du centre-ville de Montbéliard. L'Ae s'étonne que l'analyse paysagère n'utilise aucun profil et aucune carte des co-visibilités sur les secteurs où les impacts paysagers sont a priori plus forts (par exemple au niveau des coteaux). Des photomontages ont été réalisés mais en mettant parfois en parallèle des photos avant/après à des échelles différentes. Sur certains secteurs où des travaux lourds sont envisagés, l'impact est décrit comme significatif (p. 522). Pour autant, aucun photomontage ou carte de co-visibilité n'a été produit pour étayer ce point d'analyse (par exemple la vue depuis le château de Montbéliard, classé, sur la nouvelle voirie créée en parallèle de l'avenue des Alliés).

**Milieus naturels – continuités écologiques – Natura 2000 :** les impacts sont localisés essentiellement sur les quatre sites évoqués précédemment (Gros Pierrons, coteaux d'Exincourt et de Valentigney et friche du Mégarama). Dans les deux premiers, des corridors écologiques marqués dans le territoire de l'agglomération et cités dans la trame verte et bleue du SCOT sont interceptés. L'impact est d'autant plus marqué aux Gros Pierron que le tracé du THNS vient impacter la mesure compensatoire prévue dans le cadre du projet de raccordement entre l'A36 et l'Axone. Ce point fait l'objet d'une analyse p.630 dans la partie effets cumulés.

L'évaluation des incidences Natura 2000 a été faite conformément à l'article R414-19 du code de l'environnement. Elle est complète au regard des dispositions de l'article R414-23 du code de l'environnement et conclusive. Elle n'appelle pas d'observation particulière de la part de l'Ae.

L'impact évalué sur les espèces (faune) et les habitats naturels nécessitent le dépôt d'un dossier de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées.

**Eau :** le projet est susceptible d'impacter les écoulements locaux, du fait de l'imperméabilisation liée aux voiries et aménagements avec des conséquences possibles sur les réseaux d'assainissement existants, l'alimentation et le débit des cours d'eau, le risque inondation.

Les surfaces imperméabilisées ne sont pas précisément évaluées, plusieurs chiffres sont présents dans l'étude d'impact : 4 ou 5 ha. Le bassin versant intercepté est quant à lui estimé à 12 ha.

Sur les axes préexistants, il est précisé que le système d'assainissement et de traitement des eaux est en capacité de prendre en charge les pollutions supplémentaires dues à des augmentations locales de trafic, dans la mesure où, plus globalement, le trafic issu du projet est réduit. Le dossier loi sur l'eau devra encadrer précisément ce point.

L'absence de travaux dans les cours d'eau devra être confirmée, notamment au droit de la friche du Mégarama où il était initialement prévu (p.432) « La restauration d'un cours d'eau aujourd'hui busé ».

Parmi les 4 franchissements de cours d'eau (3 fois pour le Doubs, 1 fois pour l'Allan), seul le franchissement du pont de la Bollardière entre Audincourt et Valentigney fera l'objet de terrassement et est donc susceptible d'avoir des impacts hydrauliques. La variante retenue au niveau du carrefour Pont de la Bollardière – rue des Gravières en rive gauche du Doubs est la plus impactante sur le fonctionnement hydraulique du cours d'eau et sur le risque inondation. En effet, la compensation en volume des remblais en zone inondable n'entraîne pas systématiquement une absence d'incidence sur la ligne d'eau de la crue de référence ; cela pourrait ainsi soulever une question de compatibilité du projet avec le PPRi et le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée (SDAGE). A ce sujet, les conclusions dans le dossier (p. 348) n'apparaissent pas pleinement cohérentes. Ce point devra être analysé finement dans le cadre de l'instruction du dossier « loi sur l'eau » par le biais d'une analyse hydraulique et d'une évaluation plus précise de la configuration du projet d'aménagement.

**Sols sous-sols, risques naturels** : l'impact possible concerne la phase travaux avec la découverte probable de poches polluées. Ces impacts ne seront connus qu'au moment des travaux, seules des mesures préventives peuvent être mises en œuvre face à ce risque.

**Risques technologiques** : les impacts de la construction de l'ouvrage de franchissement de l'A36 sur l'accès à une canalisation de gaz à une vingtaine de mètres de l'emprise de l'autoroute devront être précisés en prenant l'attache de l'exploitant de manière à garantir l'accès à la canalisation et à optimiser la gestion du danger pendant la phase travaux.

**Effets cumulés** : Cette analyse fait l'objet d'un chapitre spécifique bien détaillé. Des éléments pour comprendre les effets cumulés figurent également dans le chapitre sur l'urbanisation induite.

**Les impacts du programme de travaux** sont analysés en focalisant sur les impacts spécifiques du passage souterrain et de ses voies connexes (2<sup>de</sup> phase du programme). Bien que ne pouvant être décrits précisément à ce stade, les impacts sont potentiellement à la fois positifs et négatifs :

- positifs sur le risque d'accidents et les phénomènes de saturation qui auront lieu une fois la voie parallèle à l'avenue des alliés réalisée
- négatifs sur les risques de pollution (anciens sites et sols pollués dont des matériaux risquent d'être extraits lors des travaux ; pollution de l'eau en cas d'accident), les déchets inertes (excédents de déblais), les écoulements d'eau souterraines (tant sur des aspects qualitatifs, en lien avec la problématique de pollution des eaux, que sur ceux du mode de circulation et du réseau).

**Des impacts restent à définir finement**, certains ne pouvant être constatés qu'au moment des travaux, et des études complémentaires restent à mener. Il s'agit des thématiques suivantes : sols pollués, diagnostic pour l'archéologie préventive, émissions de poussières, défrichements, aménagements précis pour préserver le patrimoine et valoriser le cadre de vie au sein des secteurs sensibles. Toutefois, les impacts attendus ainsi que l'état des connaissances dans ces domaines sont bien repris dans le dossier. Le maître d'ouvrage s'engage pour la plupart d'entre eux sur la mise en œuvre de mesures préventives sans toutefois les décrire précisément.

A l'issue de ces études, si certaines conclusions mettaient en évidence la nécessité de modifier substantiellement le projet, un nouvel avis de l'Ae serait nécessaire.

***Les impacts du tracé et des travaux connexes sont bien décrits, certaines thématiques devront toutefois faire l'objet de précisions pour mieux caractériser l'impact à l'aune de choix précisés (voir partie II) : notamment sur les déplacements, l'urbanisation induite et les nuisances.***

## **Partie II. Prise en compte de l'environnement et de la santé dans le projet**

### **II.1 Intégration de la démarche : justification du projet et analyse des variantes**

Le projet est fondamentalement justifié au regard des impacts positifs pour l'environnement humain :

- social : desservir par les transports en commun des secteurs enclavés en lien avec un projet de rénovation urbaine de la ville. Le projet permet la desserte de 20 000 habitants et 11000 emplois, ce qui représente (calculs effectués par l'Ae) 30% de la population des communes traversées et près de 20% de la population de Pays de Montbéliard Agglomération ;
- réduction des nuisances et pollutions :
  - amélioration de la qualité de l'air (cf les problématiques actuelles de respect des teneurs maximales en poussières autorisées notamment à Montbéliard ;
  - réduction des nuisances sonores (20 % de la population concernée dans la zone d'étude) ;

L'analyse des solutions alternatives a pris en compte plusieurs facteurs qui relèvent essentiellement de questions d'urbanisation, de déplacements et d'environnement humain mais intègre d'autres thématiques environnementales. Cette analyse est présentée de manière très détaillée en distinguant les différentes étapes de discussions qui ont mené au projet tel que présenté dans le dossier : la première phase de discussions au moment des études de faisabilité en 2007 pour définir le tracé général entre Montbéliard (Acropole / gare) et Audincourt et le mode de transport, et la deuxième phase en 2009 qui étudie de nouvelles variantes comme la réalisation de deux lignes, l'ensemble des variantes étant précisées dans le cadre des études préliminaires de 2012. Les évolutions significatives par rapport à la version soumise au

deuxième appel à projets « transports urbains » du Grenelle Environnement, datant de 2010, sont bien soulignées et argumentées.

- Les différentes options de matériel roulant sont présentées clairement et les raisons du choix de la solution technique retenue (bus à haut niveau de service) sont exposées précisément et démontrent la pertinence de ce choix et la bonne adaptation de cette solution au contexte local.
- Le choix de la motorisation (entre électrique, combustion, hybride ...) n'est quant à lui pas précisé. Le dossier ne présente aucune comparaison précise entre ces différents systèmes. Pour autant, les impacts sur l'environnement sont très différents selon le choix retenu. En l'absence de décision, le dossier devrait présenter pour chaque thématique concernée (notamment les nuisances sonores et la pollution atmosphérique) les impacts selon le choix de motorisation. Le projet prévu mais « non encore retenu » est un matériel à moteur hybride diesel / électrique. L'Ae recommande qu'une présentation des alternatives soit proposée et que les impacts soient évalués à l'aune des différentes possibilités.

Par ailleurs, les effets induits en terme d'aménagements connexes ou d'effets cumulés n'ont pas forcément été pris en compte ou clairement mis en évidence dans les raisons des choix. Ils devraient figurer dans le tableau de synthèse. C'est ainsi le cas : pour le choix de création d'une voie parallèle à l'avenue des Alliés qui entraîne des phénomènes de saturation sur le passage à niveau au nord de la gare (rue de la gare) et implique ainsi la création d'un passage souterrain pour fluidifier le trafic ; pour le choix du tracé au niveau des Gros Pierrons qui n'intègre pas la contradiction avec les mesures compensatoires du projet de l'A36 ; pour la création des trois parkings relais, créés exclusivement au sud de Montbéliard. L'Ae recommande sur ce sujet que le maître d'ouvrage expose plus précisément les raisons d'implantation et de dimensionnement des parcs-relais (notamment, concernant l'absence d'une telle offre au nord de Montbéliard, ou s'agissant de celle importante et consommatrice d'espace dans le secteur des Gros-Pierrons où préexiste une offre de stationnement, ou encore sur la localisation d'un parc au centre d'Audincourt).

**L'Ae recommande que ces choix soient mieux argumentés compte tenu des conséquences possibles non négligeables** (consommation d'espaces, volume de déblais, risque de modification des circulations souterraines avec des risques de pollutions des eaux, risque de découvertes archéologiques...).

Aucune variante n'a été présentée pour justifier du tracé retenu pour desservir certains secteurs . Deux d'entre eux mériteraient une analyse et devraient figurer dans le tableau de synthèse présenté dans le résumé non technique et le corps de texte de l'étude d'impact : le passage entre les Gros Pierrons et Audincourt, avec le passage du coteau d'Exincourt ainsi que la desserte de Longines, quartier sud de Valentigney, avec le passage au niveau du coteau de Valentigney.

**Modes alternatifs et intermodalité** : le choix d'un projet qui allie la mise en place d'un THNS avec la création de bandes et pistes cyclables, en cohérence avec le schéma de développement du réseau cyclable de l'agglomération, ou la création de cheminements piétons, est intéressant tant pour favoriser l'utilisation des modes doux que pour sécuriser les usagers. Des points de stationnement vélo sont prévus à chaque station BHNS, ce qui permet de compléter l'offre et de favoriser l'intermodalité.

Toutefois, la création de bande ou piste cyclable n'est pas prévue sur l'ensemble du tracé pour différentes raisons. Ainsi les centres de Montbéliard et d'Audincourt, le coteau d'Exincourt et le sud de Valentigney ne permettent pas l'aménagement de pistes ou bandes cyclables. Il est précisé que le projet s'inscrit dans un maillage fin du territoire et que des itinéraires de substitution sont possibles, sans pour autant les présenter.

Un tel projet devrait être l'occasion pour la collectivité de réfléchir plus globalement à l'articulation des transports collectifs et des déplacements alternatifs.

L'article L228-2 du code de l'environnement prévoit la création d'aménagements cyclables le long de voies urbaines créées ou rénovées. Cette disposition est partiellement respectée le long du tracé du THNS, mais pas prise en compte pour les voies créées ou rénovées en dehors de son parcours propre.

**L'Ae recommande que des précisions soient apportées sur les pistes et bandes cyclables**, notamment pour assurer le bon respect de l'article L228-2 du code de l'environnement ainsi que pour mettre en évidence les itinéraires de substitution à l'usage du tracé du THNS.

L'Ae rappelle que les conditions de cheminements piétons et cycles pendant la phase travaux devront être optimales de manière à garantir leur sécurité.

**L'Ae recommande que le volet raisons du choix du projet soit amendé à l'aune des remarques évoquées précédemment.**

## II.2 Compatibilité avec l'affectation des sols et articulation avec les plans programmes

L'ensemble du projet va bien dans le sens de la volonté exprimée d'augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports en commun, en cohérence avec les orientations du schéma de cohérence territoriale, et les objectifs du plan de déplacements urbains et du projet d'agglomération.

La mise en compatibilité du projet avec quatre des documents d'urbanisme des communes traversées doit être faite et ne pose pas de problème majeur en dehors du secteur des Gros Pierrons où le projet global à terme sur le secteur (classé en zone à urbaniser, NA) devra être conçu en cohérence avec la présence de l'axe fort identifié par le SCOT en termes de corridors écologiques. Ce secteur est coupé en deux par le THNS.

Le projet est compatible avec le SDAGE.

La compatibilité avec le PPA devra être confirmée, suite aux remarques formulées précédemment.

S'agissant de la compatibilité avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) : ce programme est actuellement en cours de révision. Les deux projets avançant en même temps, il conviendra de s'assurer de leur cohérence au fur et à mesure de leur avancement.

La compatibilité du projet avec les autres plans programmes ne fait pas l'objet de remarque de la part de l'Ae.

## II.3 Analyse thématique (dont mesures mises en œuvres)

L'ensemble des thématiques de l'environnement a été prise en compte dans le projet. Ces dernières 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 VIII 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.**

### Déplacements :

- les aménagements de voirie proposés sur la section du tracé commune aux deux lignes, associés à une gestion des carrefours accordant la priorité aux bus, devraient permettre de garantir aux bus une vitesse commerciale élevée sur cette partie centrale. **L'Ae regrette toutefois la présence de sections non prioritaires pour le THNS.**
- en matière de stationnement, le projet traduit bien la volonté, affichée dans le PDU de 2009, de transférer une partie de l'offre des zones denses vers des parcs relais de rabattement sur le THNS ; une « création nette de places de stationnement sur l'ensemble du projet » est indiquée.

Ainsi en termes de déplacements, ***L'Ae recommande que le dossier mette mieux en évidence l'ensemble des mesures (en matière de stationnement, de circulation automobile, ...) qui seront mises en œuvre pour atteindre l'un des objectifs majeurs affichés dans le dossier*** : « favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun dans une agglomération dont la population se déplace majoritairement en voiture ».

**Urbanisation induite** : le dossier ne fait pas particulièrement apparaître de politique volontariste pour maîtriser les conditions d'urbanisation à proximité du projet. L'Ae recommande que le maître d'ouvrage fasse apparaître les démarches volontaires envisagées (au delà du contenu actuel des documents d'urbanisme en vigueur), pour prioriser voire densifier l'urbanisation à proximité du projet pour en tirer pleinement profit en faveur du développement de l'usage des transports collectifs.

**Nuisances – santé - Poussières** : les dispositions prises pour limiter l'envol de poussières (p.562 et 583) en phase travaux doivent être pleinement à la hauteur des enjeux associés au PPA. L'Ae recommande qu'elles soient complétées pour garantir une exemplarité dans le travail entre le maître d'ouvrage et les prestataires, sur la base par exemple d'un document cadre listant des mesures et précautions à prendre.

**Paysage** : Les aménagements paysagers seront réalisés en début de phase chantier. L'Ae estime qu'il s'agit d'une mesure intéressante à garder.

**Milieux naturels** : les mesures prises sont essentiellement des mesures de *réduction* des impacts négatifs. Pour traiter les effets résiduels, quatre mesures de *compensation* sont également prévues :

- pour compenser la perte d'un habitat remarquable sur le coteau d'Exincourt. La mesure consiste à réhabiliter et entretenir une pelouse sèche au niveau du Bois du Parc de Bethoncourt et semble adaptée. Le dossier de dérogation à la destruction d'espèces ou d'habitats protégés permettra d'encadrer plus finement ce point.
- pour compenser la surface défrichée. Les surfaces retenues se situent également au niveau du Bois du Parc et paraissent suffisantes et proportionnées (1 ha au Bois du Parc pour compenser 85 ares détruites). Toutefois, ce point devra être vérifié à travers la demande d'autorisation de défrichement.
- pour compenser la perte de zone humide au niveau de la friche du Mégarama à Audincourt. Elle consiste à restaurer au niveau de cette friche d'anciennes zones humides remblayées. Cette mesure est pertinente. L'Ae recommande que cette restauration débute dès le commencement des travaux de manière à ce que cette mesure compensatoire soit effective le plus rapidement possible.
- La prise en compte des corridors écologiques passe par une mesure de réduction (passage petite faune) et une mesure compensatoire (restauration et entretien d'un corridor de 1,32 km de long sur 30 m de large soit environ 4 ha). La mesure compensatoire prévue dans le cadre de la création de l'échangeur avec l'A36 consistait à créer une bande de 600 mètres de long sur 30 mètres de large gérée en prairie de fauche bordée de haie arborescente comprenant des arbres fruitiers. La mesure compensatoire prévue dans le cadre du THNS complète donc cette mesure et correspond donc en réalité à un linéaire non pas de 1,32 km mais de 720 mètres. L'Ae recommande que cette mesure soit détaillée et localisée sur un plan avec en parallèle les mesures prévues dans le cadre du raccordement à l'échangeur A36.
- Le dépôt d'un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées est mentionné dans le dossier (p.443 au titre de la faune et d'habitats naturels). L'Ae confirme qu'il sera nécessaire de conduire une telle procédure.

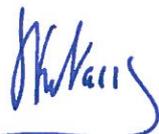
Les travaux réalisés entre septembre et mars permettent de limiter les dérangements des espèces pendant la phase travaux, sauf pour les chiroptères (dont les espèces hivernantes seront évacuées en cas de détection). Ce point devra être précisé dans le dossier de dérogation espèces protégées.

#### **Eau – milieux aquatiques :**

- La gestion des eaux pluviales apparaît bien prise en compte. Les mesures prises pour cette gestion sont correctes, notamment le choix d'un assainissement indépendant pour l'ensemble des voiries créées par l'intermédiaire de noues connectées à trois bassins d'infiltration qui permet de limiter les impacts sur l'environnement. Le fait de créer très rapidement le système d'assainissement final, avant de réaliser l'ensemble des travaux permet de mieux prendre en compte l'environnement, et notamment le risque de pollution des nappes. Le dossier « loi sur l'eau » qui sera déposé ultérieurement permettra au service instructeur (DDT) d'apprécier précisément les impacts et les mesures compensatoires sur les volets « eau et milieux aquatiques ».
- Les surfaces de zones humides impactées devront être compensées, conformément au SDAGE, à hauteur de 200% de la surface impactée, soit d'après le dossier a minima à 0,2 ha (et non 0,14 ha comme le mentionne le dossier à un endroit).
- Le dossier n'évoque pas, dans son ensemble au moins, la vulnérabilité des lignes et des réseaux afférents, ni sa gestion en phase exploitation et en phase chantier, lorsqu'une crue est annoncée. L'Ae recommande que des réflexions à ce sujet accompagnent la poursuite du projet.

**Le coût total des mesures environnementales** compensatoires est d'environ 1,3 millions d'euros, ce qui représente 1% du budget du projet global. Le coût des mesures réductrices a été intégré et chiffré dans l'avant projet.

Le Préfet de région Franche-Comté



**Stéphane FRATACCI**

