

PRÉFECTURE DE LA REGION DE FRANCHE-COMTÉ

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

Besançon, le 22 mars 2012

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

Référence : Saisine de la DREAL par un courrier en date du 18 janvier 2012
Accusé de réception de l'autorité environnementale du 27 janvier 2012

Affaire suivie par : Cyril Mouillot
cyril.mouillot@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 03 81 21 67 34 – Fax : 03.81.81.24.96

Avis de l'autorité environnementale

**RACCORDEMENT DIRECT ENTRE LE SITE DES « GROS PIERRONS »
ET L'ÉCHANGEUR « MONTBÉLIARD-CENTRE » DE L'AUTOROUTE A36,
sur le territoire des communes de Montbéliard et d'Exincourt (25)**

Contexte réglementaire

La DREAL de Franche-Comté a été saisie par la préfecture du Doubs, concernant un dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP), en vue de la construction d'une nouvelle infrastructure routière.

Ce dossier a fait l'objet d'une étude d'impact conformément à l'article R122-8-I du code de l'environnement, et est soumis à ce titre à l'avis de l'autorité environnementale (R122-13 du code de l'environnement).

Il est d'autre part soumis à la nécessité d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.

L'étude d'impact date de septembre 2011. La DREAL a accusé réception du dossier le 27 janvier 2012.

Cet avis simple sera joint au dossier d'enquête publique.

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** (milieux, eau, paysages, énergie, risques, ressources, nuisances) dans le projet.

Cet avis vise en particulier à éclairer le public.

L'autorité environnementale, pour préparer cet avis, a pris en considération les avis du service territorial de l'architecture et du patrimoine (STAP/ABF) du Doubs, de l'agence régionale de santé (ARS) et de la direction départementale des territoires du Doubs (DDT25).

Dans la suite de cet avis, l'autorité environnementale est désignée par « l'Ae », et les transports en commun en site propre par les « TCSP ».

Présentation sommaire du projet

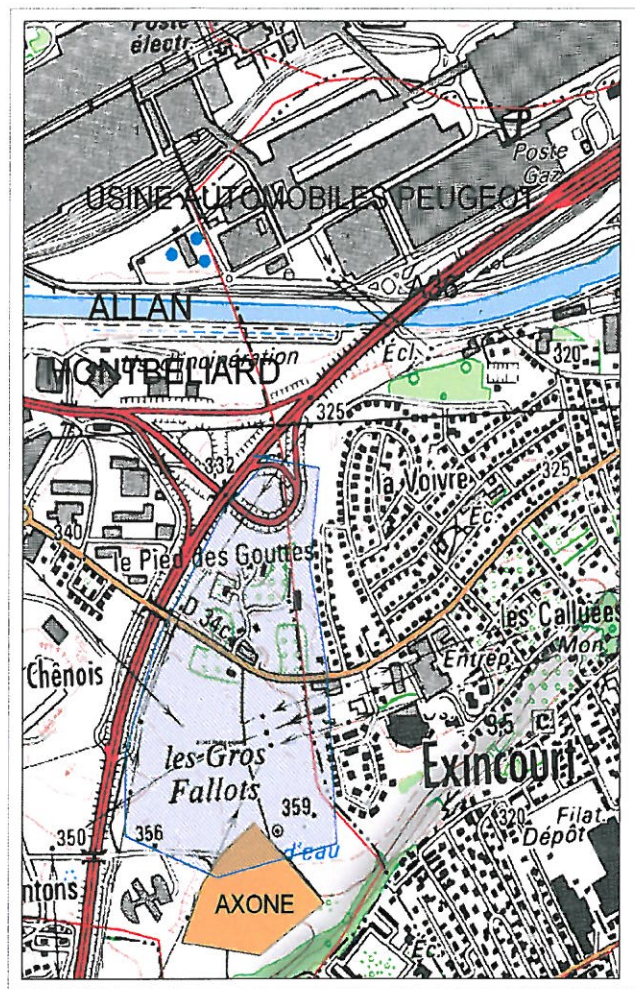
L'aire d'étude est hachurée sur l'extrait de carte IGN ci-contre. Le porteur de projet est le Pays de Montbéliard Agglomération (PMA). Il est envisagé :

- de **construire une nouvelle voie**, entre l'échangeur « Montbéliard-Centre » de l'A36 et la route départementale n°34c ;
- de relier cette nouvelle voie à un **carrefour giratoire**, qui sera construit par la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR). Ce futur carrefour, situé au droit de l'échangeur, sera réalisé dans le cadre de l'élargissement à deux fois trois voies de l'A36 ;
- de construire un autre carrefour giratoire, situé à l'intersection entre la route départementale n°34c, qui traverse l'aire d'étude d'est en ouest, et la voie de desserte de la salle multi-évènementielle dite « l'Axone ».

L'un des objectifs de PMA est d'améliorer la desserte du secteur des Gros Pierrons et du Pied des Gouttes, depuis les axes routiers principaux.

L'aménagement de cette zone est d'ores et déjà inscrit dans les documents d'urbanisme qui couvrent le territoire des deux communes (Schéma de cohérence territoriale du Pays de Montbéliard (ScoT) et PLU). La vocation affichée du périmètre à aménager est double :

- créer une « entrée de ville-centre » et la mettre en scène
- proposer de nouvelles surfaces constructibles pour des activités tertiaires



Aire d'étude – source : IGN Scan 25 – DREAL FC 2012

Les enjeux identifiés par l'Ae

Les enjeux majeurs sont, dans l'ordre décroissant d'importance, les suivants :

- **Le milieu humain et le paysage** : l'aire d'étude est située au cœur de plusieurs secteurs en mutation, ou déjà densément urbanisés et comprend plusieurs zones bâties, à destination d'habitations. Le quartier du Pied des Gouttes, qui sera concerné par ce projet, présente un aspect rural et ancien, avec quelques fermes de grandes dimensions, aujourd'hui des habitations. La Ferme des Gouttes, située à l'est de l'aire d'étude, comprend 5 chambres d'hôtes, ouvertes toute l'année. Le quartier de la Voivre, qui borde l'aire d'étude à l'est, est un vaste lotissement, assez dense. La zone commerciale du Pied des Gouttes, à l'ouest de l'A36, est desservie par l'échangeur-centre, et attire d'ores et déjà une clientèle importante.
- **La dynamique territoriale d'aménagement de l'aire d'étude**, qui est une zone stratégique pour PMA. En effet, elle est pour l'instant peu urbanisée, et plusieurs projets, en cours d'élaboration ou de réalisation, sont intimement liés au projet de liaison routière envisagée. Il s'agit de la mise à 2 x 3 voies de l'A36 et de l'aménagement de l'échangeur centre, de l'arrivée du TCSP à terme, avec la création d'un pôle d'accès majeur à cette infrastructure, des aménagements en cours autour de l'Axone (accès, liaisons douces et stationnements) et des réflexions à venir d'aménagement du secteur des Gros Pierrons et du Pied des Gouttes.
- **Les nuisances** liées à un projet de ce type (bruit, pollution, phase chantier). La présence de constructions au cœur de l'aire d'étude, occupées par des tiers, doit être prise en considération pour concevoir le projet et proposer la solution présentant le meilleur compromis. La mise en service de cette nouvelle voie va en effet induire un trafic important.
- **Les espaces naturels et agricoles du secteur**. L'aire d'étude a été relativement préservée des différentes phases de l'urbanisation qui ont eu lieu depuis une trentaine d'années et comporte, outre quelques milieux naturels intéressants pour préserver la biodiversité et les continuités écologiques, des terres exploitées, qui constituent 20 % d'une exploitation agricole.

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

Clarté de la présentation vis à vis du public :

Le dossier est clair, bien illustré et permet une appréhension aisée par le public des différentes thématiques de l'environnement, concernées par ce projet.

Les nombreuses cartes de synthèse sont d'un niveau et d'une qualité appropriés ; le résumé non technique est complet et convenablement présenté.

I.1 – État initial et identification des enjeux sur le territoire par le porteur de projet

L'état initial de l'environnement, dressé en vertu de l'article R122-3 du code de l'environnement, a porté sur une aire d'étude en adéquation avec le projet. Les enjeux identifiés par le concepteur ont été clairement mis en évidence.

Il s'agit, au premier plan, des enjeux humains, des déplacements et du trafic sur les différentes infrastructures existantes, de la dynamique territoriale d'aménagement locale et de la préservation de la biodiversité et des milieux naturels.

Toutes les autres thématiques visées par cet article sont successivement présentées, avec un niveau d'analyse adapté aux enjeux.

L'Ae note la qualité des investigations menées par le concepteur, relatives à la faune, la flore et les milieux naturels, dont les zones humides, qui sont présentes au point bas de l'aire d'étude. Les études pour qualifier l'ambiance acoustique actuelle, l'état initial de la qualité de l'air et des trafics sont d'un niveau suffisant, et présentées de façon pédagogique.

Les thématiques ci-dessous, dont les enjeux sont les plus marqués, font l'objet d'une analyse plus poussée de la part de l'Ae :

Milieu humain et paysage

Les caractéristiques du bâti existant, constitué par de grosses fermes du XIX^{ème} siècle, ainsi que la configuration particulière de l'aire d'étude, en pente moyenne depuis l'Axone jusqu'à la vallée de l'Allan et le site industriel Peugeot, pourraient être mieux mises en évidence, pour donner une base plus solide à l'insertion paysagère du projet, et aux mesures à mettre en oeuvre.

Dynamique territoriale d'aménagement actuelle

Plusieurs « projets connus » sont présentés dans l'étude d'impact : l'aménagement de l'A36 et de l'échangeur centre, l'arrivée du TCSP, la construction d'une piste cyclable, l'aménagement de la zone des Gros Pierrons et du secteur du Pied des Gouttes. Etant donné le lien très fort entre le projet de nouvelle voie et ces opérations, l'Ae recommande de préciser, dans la mesure du possible et en fonction des études et réflexions disponibles localement, tous ces points.

Nuisances

L'étude d'impact comprend un volet relatif à la qualité de l'air, réalisé en vertu de la réglementation en vigueur, notamment la note méthodologique de février 2005 « *sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air* ». L'état initial est complet, et présente de façon pédagogique tous les éléments techniques requis. L'Ae recommande cependant d'intégrer à cette présentation la mention du plan de protection de l'atmosphère (PPA) en cours d'élaboration à l'échelle de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard, pour proposer une vision complète de cette problématique.

L'ambiance sonore actuelle de l'aire d'étude est qualifiée de « modérée », et prend en considération des mesures de bruit réalisées sur place, devant les constructions existantes. Ceci a une incidence sur la définition des mesures de protection contre les nuisances acoustiques.

Espaces naturels et agricoles

Deux enjeux, plus secondaires, mériteraient des précisions, avant de déposer les dossiers relatifs à la loi sur l'eau et de poursuivre les études de projet : il s'agit de la stabilité des sols, et de la fonctionnalité des zones humides dans leur configuration actuelle.

D'une part, l'intégralité des sols de l'aire d'étude est constituée par des argiles marneuses, et deux puits confirment la présence de venues d'eau, dans l'axe du projet de route envisagé par PMA. Cette donnée doit être prise en considération pour proposer un projet ne mettant pas en cause la stabilité des biens existants.

D'autre part, la détermination du fonctionnement des zones humides permettra de proposer des mesures adaptées pour les préserver et améliorer leur potentiel d'accueil pour la petite faune locale.

Enfin, l'Ae recommande d'intégrer une carte des surfaces agricoles exploitées actuellement dans l'aire d'étude.

I.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement, la santé humaine et la sécurité

Les effets potentiels du projet, en phase de chantier et en phase d'exploitation, ont été présentés en trois parties distinctes, conformément à l'article R122-3 du code de l'environnement : les effets sur l'environnement de façon globale, les effets sur la commodité du voisinage, la santé et la salubrité publique, et enfin l'analyse spécifique relative aux projets de construction d'infrastructures de transport, qui met l'accent sur les coûts collectifs des pollutions et des nuisances engendrées par de tels projets, ainsi que sur les consommations énergétiques qui en résultent.

Ces trois parties de l'analyse sont d'un niveau adapté aux enjeux locaux ; elles sont bien articulées entre elles, et présentent des résultats cohérents, notamment sur les thématiques de la qualité de l'air et du bruit.

Les éléments qui suivent font l'objet d'une analyse plus poussée de la part de l'Ae :

Programme de travaux et dynamique territoriale d'aménagement

Il conviendra de proposer, conformément à l'article R122-3 du code de l'environnement, une appréciation des effets de l'intégralité du programme de desserte routière de ce secteur, dans la mesure où les projets qui le composent sont échelonnés dans le temps *a priori* ; il s'agit des éléments fonctionnellement liés entre eux et par conséquent du barreau routier créé par PMA et de l'aménagement de l'échangeur créé par APRR. Cette appréciation des effets peut être succincte, et devrait mettre l'accent sur les mêmes enjeux que ceux mis en évidence dans la première partie du présent avis.

L'un des objectifs de PMA est d'améliorer la desserte des secteurs des Gros Pierrons et du Pied des Gouttes, et d'alléger d'autres infrastructures existantes. Les effets sur les trafics sont correctement présentés et modélisés, en intégrant l'aménagement de l'échangeur centre et l'urbanisation à terme d'une quarantaine d'hectares entre ce dernier et l'Axone.

L'Ae recommande cependant de mieux présenter l'articulation du projet routier avec l'aménagement envisagé du secteur, pour donner une vision plus globale de la dynamique à l'oeuvre dans l'aire d'étude et pour mieux mettre en évidence les enjeux existants. La création d'une piste cyclable dans l'aire d'étude devra faire l'objet d'une analyse conjointe, tout comme l'arrivée prévue du TCSP et la création d'un « pôle d'accès ».

Milieu humain et paysage

Les accès aux constructions existantes vont être modifiés ; l'accès à la Ferme des Gouttes sera facilité depuis les grandes infrastructures. Il conviendra de mieux analyser l'effet potentiel du projet sur la fréquentation de la Ferme, dans la mesure où sa présence au coeur d'une petite zone rurale, pour l'instant relativement préservée, est l'un de ses atouts actuels.

L'analyse des effets du projet sur le paysage proposée dans l'étude d'impact est succincte. Etant donné la modification importante de perception du site, par les riverains et les usagers qui emprunteront la nouvelle voirie, et la volonté de mettre en scène cette entrée de ville, l'Ae recommande de poursuivre les études d'insertion paysagère et le travail d'intégration de ce petit secteur d'aspect très rural aux projets plus vastes de PMA. Il conviendra d'autre part de prendre en compte, dans ce cadre et dès ce stade de la conception, les mesures de réduction des nuisances envisagées, notamment les protections acoustiques, les plantations et les merlons, pour les rendre cohérentes avec les mesures d'insertion paysagère.

Nuisances

Pour ce qui concerne l'analyse des émissions de bruit, causées par la nouvelle infrastructure, les études menées sont de qualité. L'Ae note cependant que le commentaire qui est proposé concernant les logements existants n'est pas totalement cohérent avec les cartes de l'impact sonore du projet (p. 168 de l'étude d'impact). En effet, ce sont trois à quatre constructions qui seraient concernées par des dépassements des seuils, de jour comme de nuit. L'Ae recommande de préciser ce point, qui est essentiel pour prévoir des mesures adaptées de réduction et d'insertion du projet dans son environnement.

Un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est en cours d'élaboration sur l'aire urbaine Belfort-Montbéliard, dont fait partie l'aire d'étude. Il est rendu obligatoire du fait des dépassements de seuils de pollutions ou d'information par les particules en 2009, 2010 et 2011. Il conviendra par conséquent de mettre l'accent sur les analyses relatives aux émissions de particules, en phase chantier et en phase d'exploitation et d'intégrer ces précisions au volet spécifique relatif aux infrastructures routières. En effet, seuls deux polluants ont fait l'objet d'une modélisation précise (les oxydes d'azote NO_x et le benzène C₆H₆), ce qui paraît insuffisant vu les enjeux évoqués. Enfin, l'étude d'impact comporte une annexe qui ne présente que l'état initial relatif à la qualité de l'air, et pas l'étude complète, contrairement à ce qui est indiqué p. 171. L'Ae recommande d'intégrer la totalité de l'étude en annexe, pour éclairer le public.

Espaces naturels et agricoles

L'analyse des effets du projet devra être précisée par une évaluation de la fonctionnalité écologique et hydraulique des espaces naturels qui vont subsister, au terme de tous les aménagements prévus.

I.3 Analyse des méthodes

Les méthodes d'investigation et d'analyse utilisées par les concepteurs du projet et de l'étude d'impact sont déclinées dans un chapitre conformément à la réglementation. Elles sont d'un niveau technique approprié, pour chacune des thématiques abordées, hormis pour l'intégration paysagère et la qualité de l'air.

L'analyse des effets sur le paysage pourra être complétée par des vues d'insertion, coupes, schémas, croquis d'ambiance et carte des covisibilités, afin de proposer une vision plus précise des aménagements aux riverains et au public.

Le concepteur devra justifier pour quelle raison seuls deux polluants (les monoxydes d'azote et le benzène) ont été utilisés dans cette étude pour qualifier les effets du projet ; il aurait été en effet opportun d'utiliser aussi les particules.

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

II.1 démarche d'évaluation environnementale : justification du projet et analyse de variantes

Les « raisons du choix du projet » sont présentées dans un chapitre dédié, qui met en avant les motifs généraux suivants, qui ont abouti à la volonté de créer un nouveau barreau routier :

- objectif d'**amélioration de la desserte de l'Axone**, et de **réduction de la congestion**, à certaines heures, des carrefours existants et de l'A36 ;
- **accompagnement de l'aménagement**, à terme, de la zone des Gros Pierrons et du Pied des Gouttes ;
- **création d'une « entrée de ville-centre »**, pour l'agglomération de Montbéliard ;
- prise en compte de la création d'un **pôle d'accès au TCSP**, dans le secteur de l'Axone ;
- prise en compte d'un projet couplé d'aménagement de l'autoroute A36 à 2 fois 3 voies, et de **l'aménagement de l'échangeur centre** de Montbéliard.

Dans l'aire d'étude, une analyse multicritères intégrant des préoccupations d'environnement, est proposée, pour permettre au maître d'ouvrage de choisir et de présenter, parmi 4 variantes étudiées, la solution présentant le meilleur compromis, notamment vis-à-vis des enjeux bâtis occupés par des tiers et de l'environnement. L'une de ces variantes consiste à ne pas réaliser le projet. C'est la variante dite « au fil de l'eau ».

Pour cette analyse, un tableau de synthèse fait ressortir les paramètres qui ont fait l'objet d'une comparaison. Cette démarche correspond exactement à ce qui est demandé par le code de l'environnement ; elle aboutit à la proposition du maître d'ouvrage de déposer une demande de dérogation pour destruction d'habitats naturels d'espèces protégées, au titre de l'article L411-1 du code de l'environnement.

L'Ae recommande de mieux mettre en évidence les préoccupations d'environnement dans cette analyse, notamment les enjeux humains, les nuisances, l'adaptation au sol du projet, et l'aspect d'intégration paysagère et la préservation des zones naturelles et des corridors écologiques.

Les cartes de synthèse de la sensibilité, qui concluent le chapitre relatif à l'état initial et qui reprennent les enjeux les plus forts (bâti, milieux naturels, continuités écologiques, ouvrages existants), pourraient être valorisées pour illustrer le propos, en leur superposant chacune des variantes étudiées localement.

II.2 Les mesures mises en œuvre

De nombreuses mesures sont proposées pour réduire et compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement. Elles font l'objet d'un récapitulatif sous forme d'un tableau de synthèse, aisément compréhensible.

L'Ae recommande de préciser ultérieurement, en fonction de l'avancement des études de projet, les mesures relatives au milieu naturel et à l'intégration paysagère.

Pour ce qui concerne les compensations prévues pour la destruction des zones humides et de certains milieux naturels, l'Ae recommande de concevoir un ensemble de mesures qui prendront en compte l'aménagement actuel de la zone (présence de la voie de desserte de l'Axone incompatible avec le projet de reconstitution d'une « coulée verte », au sud-est de l'aire d'étude) et la vocation des secteurs des Gros Pierrons et du Pied des Gouttes à accueillir des activités tertiaires. Ceci permettra en outre d'assurer à ces mesures une meilleure efficacité et une plus grande pérennité. Les mesures prévues localement ne doivent pas en effet être remises en cause, dans un délai proche, par des aménagements.

L'Ae recommande enfin de proposer un suivi pour les indicateurs suivants : émissions de bruit, qualité de l'air, trafics induits, et intégration effective des mesures de compensation dans les études relatives à la « trame verte et bleue ».

Synthèse globale

L'étude d'impact du projet de liaison routière est de qualité.

La présentation du contexte du projet, des enjeux concernés par les travaux et l'exploitation de cette nouvelle infrastructure est claire, et permet une bonne appréhension par le public.

L'articulation du projet avec d'autres infrastructures et aménagements, en cours d'élaboration dans ce secteur stratégique pour le Pays de Montbéliard, mériterait d'être améliorée, afin de proposer au public un panorama complet sur les enjeux d'aménagement du territoire et les déplacements.

Les études et analyses relatives aux nuisances engendrées par ce projet et notamment le bruit et la pollution de l'air, sont d'un bon niveau. Des paramètres techniques de ces analyses, comme les émissions de poussières dans l'atmosphère, devront faire l'objet de précisions.

L'état initial concernant la biodiversité et les milieux naturels est de grande qualité.

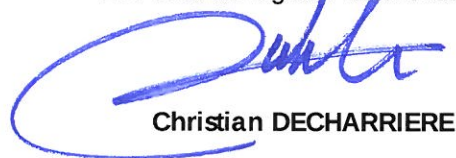
Lors du dépôt du dossier au titre de la loi sur l'eau, les mesures de réduction et de compensation des effets de la destruction d'espaces naturels et de zones humides dans l'aire d'étude devront être précisées.

Pour ce qui concerne les mesures proposées pour conserver un « corridor écologique » fonctionnel, il conviendra de s'assurer de leur faisabilité et de leur pérennité, en les prenant en compte dans les futurs projets de ZAC des Gros Pierrons et de TCSP.

Il conviendra de proposer un dispositif de suivi des indicateurs pertinents, identifiés dans le cadre de cet avis.

L'environnement est bien pris en compte dans ce dossier.

Le Préfet de région Franche Comté



Christian DECHARRIERE