

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

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

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement*

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

### Cadre réservé à l'administration

Date de réception  
16/09/2013

Dossier complet le  
24/09/2013

N° d'enregistrement  
F-043-13-C-0076

### 1. Intitulé du projet

Suppression du passage à niveau de la rue du Parc - Gare de Montbéliard

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale : Réseau ferré de France (RFF)

Nom, prénom et qualité de la personne : Thomas HELBERT Chef du Service Projets  
habilitée à représenter la personne morale : d'Investissement

RCS / SIRET : 1412280737004191 Forme juridique : Etablissement public national

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

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

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
7° b) Ouvrages d'art - Tunnels et tranchées couvertes d'une longueur inférieure à 300 mètres	<p>Les travaux d'ouvrage comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la création d'un ouvrage d'art inférieur d'une longueur de 150 mètres,</li> <li>- la création des trémies nécessaires au passage de la voirie (partie cuvelée).</li> </ul>

### 4. Caractéristiques générales du projet

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

#### 4.1 Nature du projet

Pays de Montbéliard Agglomération (PMA) mène actuellement un projet d'amélioration de son offre en transports collectifs reposant sur la mise en place du Transport à Haut Niveau de Service (THNS) Caden'Cité et la restructuration de tout le réseau en cohérence. L'opération objet du présent formulaire correspond à la seconde phase du programme dont Caden'Cité constitue la phase 1. Elle est réalisée sous une co-maîtrise d'ouvrage PMA/RFF.

Ses caractéristiques générales sont les suivantes :

- la suppression du passage à niveau (n°102) situé au droit de la rue du Parc et de la gare de Montbéliard (au nord du centre-ville),
- le rétablissement de ce franchissement par la création d'un ouvrage inférieur permettant un passage routier sécurisé en-dessous des voies ferrées entre le centre-ville et le côté Est des voies ferrées, et l'aménagement des trémies nécessaires au passage de la voirie,

- la simplification des plans de voies,
- la libération des emprises pour l'aménagement des voies d'accès à ce passage dénivelé (maîtrise d'ouvrage : Pays de Montbéliard Agglomération). Elle comprend : le déplacement d'un transformateur 3200V, la dépose du pylône d'éclairage et le déplacement du shelter télécoms et la démolition du bâtiment brigade voie et sa reconstruction sur le site de la gare de Belfort. L'ensemble de ces éléments fait partie de la phase 1 du programme de PMA.

## 4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est de supprimer les nuisances actuelles du passage à niveau. En effet, ce PN situé en zone de gare est fermé souvent et relativement longtemps à cause du trafic ferroviaire ralenti (gare à 60km/h) et de la proximité de l'ITE (Installation Terminale Embranchée) de PSA induisant des manœuvres longues sur ce PN.

Par ailleurs, on déplore des problèmes de sécurité dus au passage intempestif de scolaires sous les barrières lorsque les temps d'attente deviennent trop longs.

Enfin, le projet de THNS nécessite de dévier le trafic de transit à l'est des emprises ferroviaires (et ainsi désengorger le quartier de la gare). Si ce PN n'est pas remplacé par un ouvrage dénivelé, le problème de congestion du trafic automobile devient rédhibitoire.

La mise en service du THNS permettra d'améliorer la mobilité du territoire de l'agglomération du Pays de Montbéliard.

Plus localement, elle engendrera des modifications du schéma de circulation au sein du centre-ville de Montbéliard, du fait de la fermeture aux véhicules particuliers d'une partie de l'avenue des Alliés et de la déviation de ce trafic via une voirie nouvelle parallèle à l'avenue des Alliés située à l'est des voies ferrées et de la gare de Montbéliard.

Au droit du passage à niveau existant, faisant le lien entre la nouvelle voirie parallèle à l'avenue des Alliés et le centre-ville, dans le secteur de la gare et de l'avenue des Alliés, le trafic est soutenu, notamment aux heures de pointe. Le maintien du passage à niveau existant engendrerait des problèmes de saturation du trafic mais aussi d'insécurité du franchissement des voies ferrées et du THNS.

Le remplacement du passage à niveau n°102 par un ouvrage dénivelé sous les voies ferrées :

- permettra aux véhicules de rejoindre l'avenue des Alliés plus efficacement et de manière plus sécurisée, réduisant ainsi les risques d'accidents,
- améliorera le plan de circulation dans ce secteur avec la mise en service du THNS,
- rendra le trafic routier plus fluide suite à la mise en service du THNS,
- réduira les nuisances sonores liées au fonctionnement du passage à niveau et l'intersection avec le THNS (signaux d'alertes sonores, trafics routiers, etc.),
- évitera aux collégiens et lycéens de franchir le PN lorsque les barrières sont baissées.

Cette seconde phase du programme d'aménagement du THNS représente la clé du bon fonctionnement du projet mis en place en première phase.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

- Calendrier de réalisation :

Les travaux seront réalisés en 2015 (à partir de mars pour l'ouvrage), pour une mise en service du gros oeuvre en janvier 2016. La dépose du PN se terminera en avril 2016.

- Modalités de réalisation des travaux :

Afin de réduire au maximum les dérangements occasionnés par la phase chantier, les travaux seront réalisés comme suit :

- réalisation du passage inférieur puis mise en service,
- fermeture et suppression du passage à niveau existant.

L'organisation du chantier n'est pas encore connue au stade actuel des études. La proximité des zones d'habitations sera prise en compte et des mesures seront mises en oeuvre pour réduire les gênes occasionnées par les travaux (plan de circulation, réduction des nuisances sonores à la source, vibrations négligeables par la technique du Jet Grouting permettant d'éviter le vibrofonçage de palplanches.etc.).

- Circulation ferroviaire pendant les travaux :

Le principe des travaux et leur phasage nécessiteront des interruptions et des ralentissements temporaires des circulations ferroviaires. Des mesures seront mises en place avec de limiter ces désagrèments temporaires.

- Circulation des véhicules pendant les travaux :

Durant la phase travaux, les automobilistes pourront franchir la voie ferrée via le passage à niveau n°102 existant. Celui-ci sera supprimé après mise en service du futur passage souterrain.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

A l'issue des travaux, les automobilistes pourront franchir la voie ferrée de façon sécurisée, sous la voie ferrée, dans les deux sens. Une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir piéton unilatéral seront aménagés.

Le plan de circulation de ce secteur sera amélioré ; le réseau de THNS pourra ainsi être mis en service de façon sécurisée.

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

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- Enquête commodo et incommodo pour la suppression du passage à niveau,
- Procédure au titre des articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement ("loi sur l'eau"),
- Permis de construire pour la reconstruction des bâtiments SNCF (brigade voie).

Il importe par ailleurs de mentionner que la première phase du programme de réalisation du THNS a fait l'objet d'une étude d'impact soumise à enquête publique (Cf. §4.8 ci-après). Dans ce cadre, et conformément à la réglementation, une appréciation des impacts de la totalité du programme a d'ores et déjà été réalisée (Cf. Annexe n°7).

#### 4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Etude d'impact et déclaration d'utilité publique au titre du code de l'environnement.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Ouvrage souterrain créé sous la voie ferrée : - Longueur : - Largeur (ouverture droite) : - Hauteur :	Environ 150 mètres 11,70 mètres 2,80 mètres minimum
Longueur des trémies d'accès et voies de raccordement :	Environ 210 mètres
Superficie globale du projet (dont le périmètre de libération des emprises) :	Près de 6 hectares dont 0,3 ha de surface de l'ouvrage (pont-rail + trémies)

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Entre la rue du Parc et la gare de  
Montbéliard - Commune de Montbéliard

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 6 ° 47 ' 59 " E Lat. 47 ° 30 ' 47 " N

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° :

Point de départ : Long. 6 ° 48 ' 0 " E Lat. 47 ° 30 ' 47 " N

Point d'arrivée : Long. 6 ° 48 ' 5 " E Lat. 47 ° 30 ' 46 " N

Communes traversées :

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

Oui  Non

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

Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Comme il a été mentionné précédemment, le présent projet est la 2ème et dernière phase du programme d'aménagement du Transport à Haut Niveau de Service (THNS) de l'agglomération de Montbéliard, réalisé de façon échelonnée dans le temps (Cf annexes n°6 et 7).

La première phase de ce programme, sous la maîtrise d'ouvrage du Pays de Montbéliard Agglomération (PMA), correspond à la réalisation-même du réseau de THNS. Elle a fait l'objet d'une étude d'impact dont l'enquête publique a eu lieu du 22 avril au 28 mai 2013.

Cette première phase comprend, outre la réalisation des deux lignes de THNS, la réalisation de plusieurs aménagements connexes :

- au niveau du centre-ville de Montbéliard : la création d'une nouvelle voirie routière parallèle à l'avenue des Alliés et à l'est des voies ferrées, réservée aux véhicules particuliers, et la modification du plan de circulation de l'anse Sud du boulevard circulaire,
- plusieurs reprises de carrefours et de voiries à Audincourt,
- la requalification ponctuelle d'espaces publics le long du THNS,
- l'aménagement des pôles d'échanges et de parkings-relais à proximité du THNS.

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

### 5.1 Occupation des sols

**Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?**

La zone du projet se trouve au droit du passage à niveau existant, des emprises ferroviaires et du parking de la gare de Montbéliard. Il s'agit donc d'espaces déjà urbanisés.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

POS de Montbéliard approuvé par arrêté préfectoral le 12 juin 1978  
[Révisé dans son intégralité le 22/03/2002, révisé partiellement le 15/09/2009, modifié le 25/03/2013 (8ème modification)]

Zonages concernés par le projet :  
- Zone UAe (Périphérie du centre historique : renouvellement urbain)  
- Zone UCa  
- Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la ZAC de la Velotte  
La zone du projet est également concernée par la servitude SNCF.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

### 5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Plan de Prévention du Bruit sur l'Environnement (PPBE) est en cours d'élaboration sur le territoire de l'agglomération de Montbéliard. Le projet de rapport a été validé en juillet 2013.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se trouve en dehors du périmètre de la ZPPAUP du centre-ville de Montbéliard.
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PN et le site du futur passage inférieur interceptent les périmètres de protection de plusieurs monuments historiques inscrits et classés, localisés dans le centre-ville de Montbéliard. Toutefois, le caractère urbain dense du secteur n'offre aucune co-visibilité entre ces monuments et le site du projet.

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va nécessiter des prélèvements temporaires dans la nappe durant la durée des travaux afin de mettre hors d'eau les affouillements. Les pompages en nappe seront donc uniquement des pompages d'exhaussement. De ce fait, le projet pourrait être soumis à une procédure de déclaration au titre des articles L.214-1 et suivant du code de l'environnement ("loi sur l'eau"). En revanche, il n'y aura pas de prélèvement de nappe pour l'alimentation du chantier. Celle-ci sera assurée par le réseau d'eau communal.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les prélèvements temporaires mentionnés ci-dessus, durant la phase chantier, risquent d'engendrer un rabattement de la nappe. La réalisation du passage inférieur (creusement) sera susceptible de générer localement des modifications des écoulements souterrains. Ainsi, le projet pourrait être soumis à une procédure de déclaration au titre des articles L.214-1 et suivant du code de l'environnement ("loi sur l'eau").
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le creusement du passage souterrain va générer un excédent de matériaux inertes (déblais). Leur quantité approximative n'est pas connue à ce jour. Leur gestion sera maîtrisée autant que possible, notamment en favorisant leur réutilisation. Les déchets non réutilisés seront triés, évacués puis traités via des filières spécifiques, dans le respect de la réglementation (sites agréés). Le mode de transport d'évacuation de ces matériaux sera recherché afin de limiter l'impact sur l'environnement.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se trouve dans un secteur urbain, en majorité sur des emprises ferroviaires. Sa réalisation ne devrait pas engendrer de destruction d'arbres. Dans le cas contraire, cela serait compensé par la plantation de nouveaux spécimens (ou transplantations).
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Au vu de sa localisation et de l'absence d'enjeux naturels dans ce secteur, le projet n'aura pas d'impact sur la faune et la flore.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet générera des nuisances durant la période des travaux (nuisances sonores et visuelles). Celles-ci seront limitées dans le temps et des mesures seront mises en œuvre afin de réduire ces gênes vis-à-vis des habitants (travaux de jours, horaires limités, informations des riverains, choix des engins de chantier, etc.). Une réunion publique de présentation du projet permettra aux riverains de mieux accepter les nuisances temporaires.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est concerné par des nuisances sonores liées au trafic ferroviaire et à l'activité en gare de Montbéliard.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La réalisation de l'ouvrage souterrain se fera grâce à la mise en œuvre de la technique du Jet Grouting, permettant d'éviter le vibrofonçage de palplanches. Les vibrations générées seront donc négligeables.	
Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>		<p>En phase exploitation, le passage souterrain sera équipé d'un éclairage afin de garantir sa sécurité et celle des usagers. Ces émissions lumineuses ne seront pas perçues en surface.</p> <p>La zone du projet se trouve en secteur urbain, donc doté d'un éclairage public en surface.</p>
<b>Pollutions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>		<p>Le projet ne rejettera aucun polluant hormis des poussières en phase travaux. Celles-ci seront limitées dans le temps et des mesures seront mises en oeuvre afin de limiter ce phénomène (arrosage, évacuation régulière des déchets et mise en filière spécifique, limitation de la vitesse des engins de chantiers, etc.).</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>		<p>Lors de la phase travaux, les pompages réalisés pour mettre les zones d'excavation hors d'eau sont susceptibles de générer des rejets hydrauliques, a priori, dans le réseau existant. A ce jour, les quantités rejetés ne sont pas connues.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>		<p>Lors de la dépose des voies, des traverses en bois créosotées seront enlevées et enlevées vers des filières spécifiques de retraitement.</p>
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ? <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>		<p>Selon les données transmises par la DRAC de Franche-Comté, aucun site archéologique n'est inventorié au droit du projet, ni à proximité immédiate.</p> <p>Toutefois, les travaux comprennent la réalisation d'affouillements et sont donc susceptibles d'entraîner la découverte fortuite de vestiges archéologiques (le cas échéant : mise en oeuvre de la procédure archéologie préventive).</p> <p>Il convient toutefois de noter que, les travaux étant réalisés essentiellement sur des voiries existantes, les sols ont déjà été remaniés. L'impact potentiel est relativement faible.</p> <p>L'ouvrage se situera en dehors du secteur ABF du Château des Ducs de Wurtemberg.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ? <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>		<p>Le projet aura un impact positif sur les circulations : il permettra un franchissement sécurisé des voies ferrées pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes.</p>

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

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Blank response area for question 6.2.

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

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

Blank response area for question 6.3.

### 7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le programme d'aménagement du THNS a d'ores et déjà fait l'objet d'une analyse des enjeux et d'une appréciation des impacts sur l'environnement. Elle est jointe au présent formulaire. Le public a donc été informé de cette seconde phase. Cette analyse met en évidence l'absence d'enjeux majeurs (secteur déjà urbanisé et surfaces imperméabilisées, absence de milieux naturels protégés, hors de toute zone inondable, etc.).

Les impacts sont majoritairement positifs. En effet, le projet permettra notamment :

- l'amélioration du plan de circulation, et la fluidification du trafic dans ce secteur (et notamment avenue des Alliés). Ceci engendra indirectement la réduction du risque de pollutions accidentelles des eaux,
- la mise en sécurité du franchissement des voies ferrées,
- la réduction des nuisances sonores.

Cette deuxième phase du programme ne nécessite pas d'expropriation. Elle renforcera les impacts positifs de la première phase.

De plus, des mesures seront mises en place au regard de certains impacts, comme par exemple :

- réalisation d'un système d'évacuation des eaux pluviales (dispositif prévu lors de la conception de l'ouvrage),
- impact potentiel des eaux souterraines : réalisation d'un dossier loi sur l'eau, mesures préventives en phase travaux, etc.,
- compensation autant que possible des places de stationnement supprimées,
- prise de précaution au cours des travaux en cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques (déclaration de la découverte auprès des autorités compétentes et point d'arrêt temporaire des travaux).

Au vu des enjeux identifiés et des mesures de suppression et de réduction qui seront mises en place, les maîtres d'ouvrage considèrent qu'il n'est pas nécessaire de réaliser une étude d'impact spécifique à ce projet. Elle n'apporterait pas d'informations supplémentaires à l'appréciation des impacts et mesures d'ores et déjà réalisée et jointe en annexe.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	X

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

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

Objet
6 Présentation du programme d'aménagement du réseau THNS du Pays de Montbéliard Agglomération (§4.8)
7 Extraits du dossier d'enquête du THNS : Appréciation des impacts du programme (§ 4.8, 5 et 6)

## 9. Engagement et signature

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



Fait à

**DIJON**

le,

**10 SEP. 2013**

Signature

**RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**  
 Direction Régionale  
 Bourgogne Franche-Comté  
 C.S. 17813 - 22 Rue de l'Arquebuse  
 21078 DIJON CEDEX  
 Tél. 03 80 23 71 00 - Fax 03 80 23 71 39



# ANNEXE N°3 - REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE



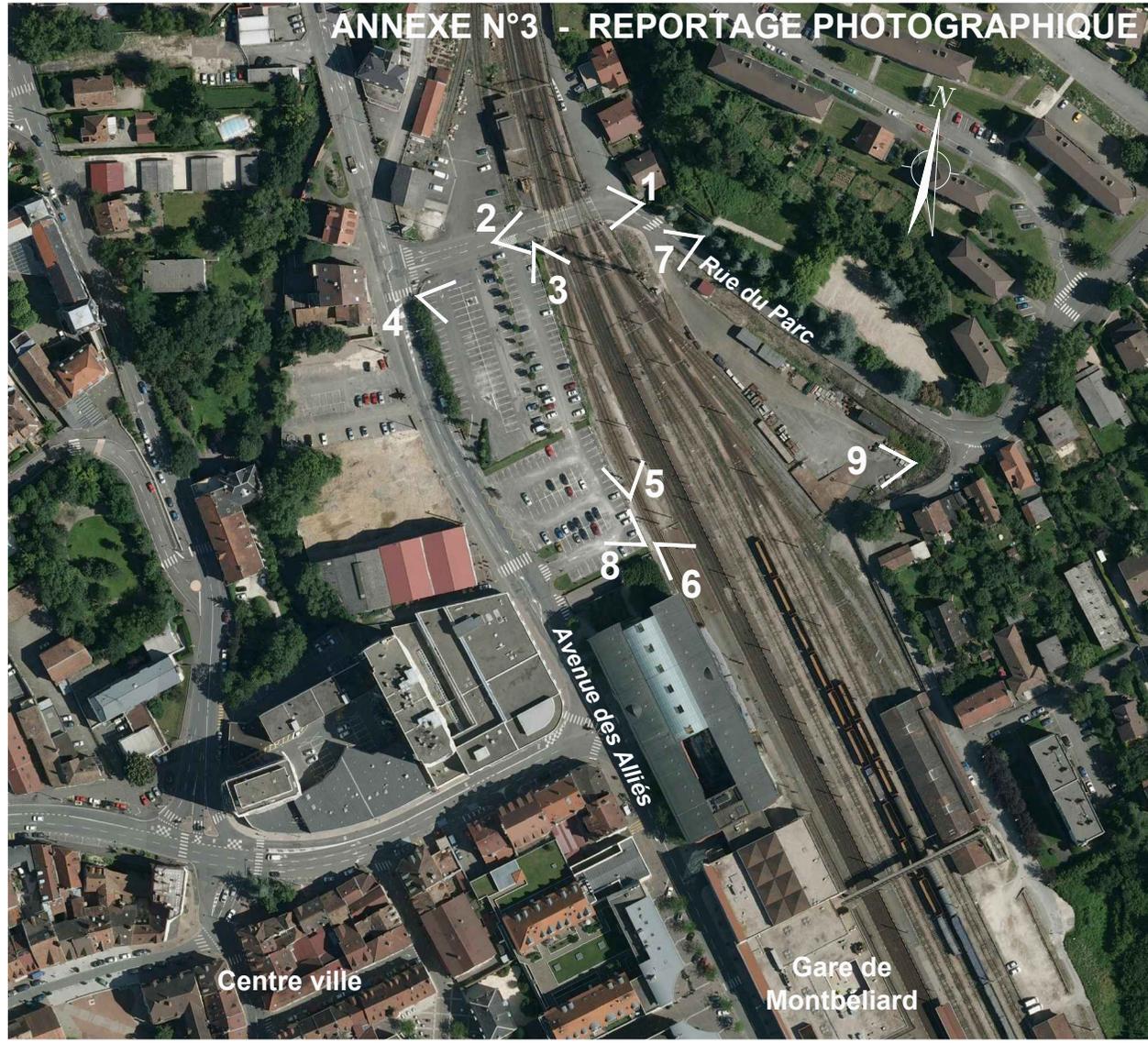
Vue 1 : passage à niveau à supprimer



Vue 2 : passage à niveau à supprimer



Vue 3 : gare de Montbéliard



Vue 4 : parking de stationnement impacté



Vue 5 : passage à niveau à supprimer



Vue 6 : gare de Montbéliard



Vue 7 : vue du site

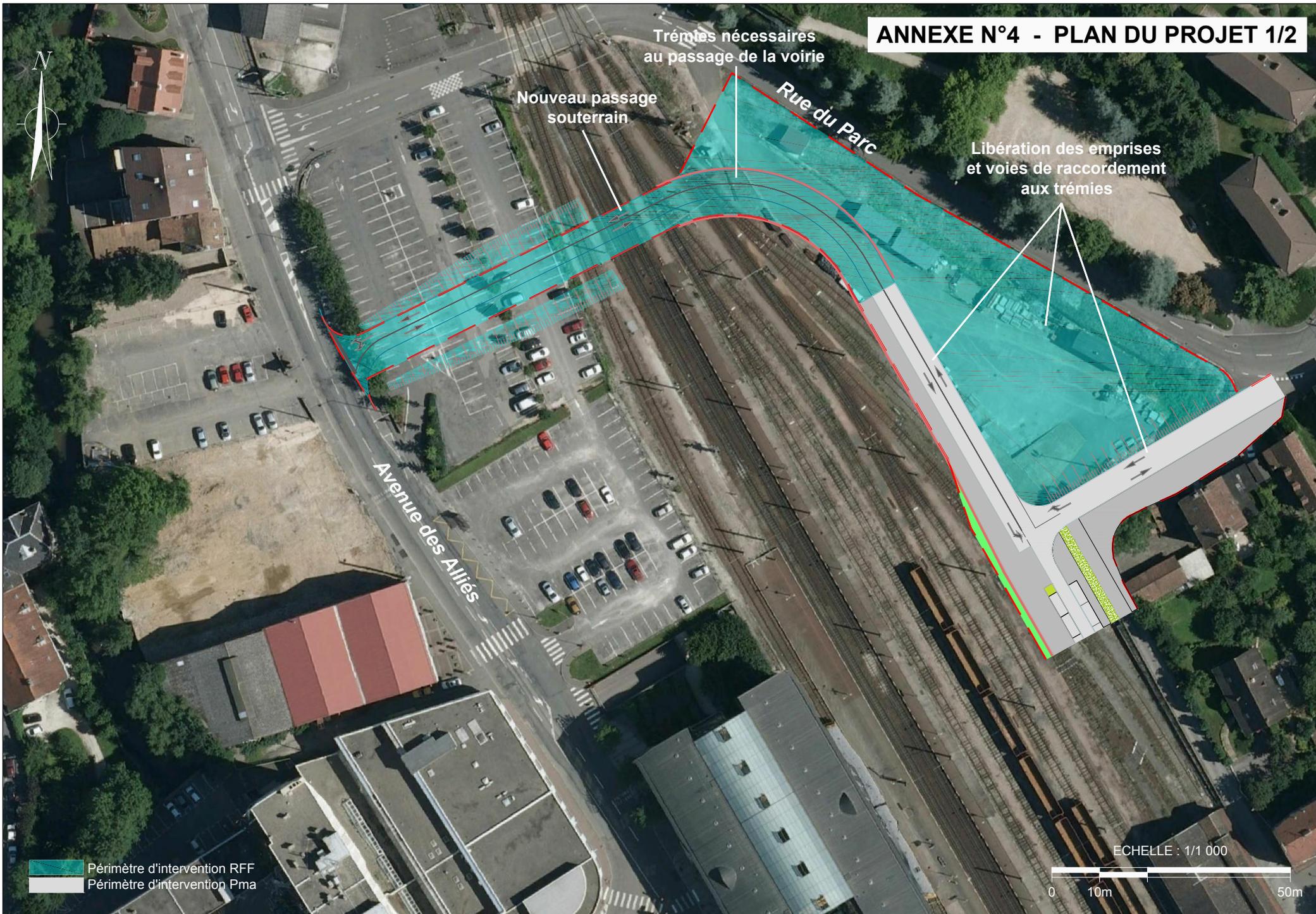


Vue 8 : parking de stationnement impacté



Vue 9 : vue du site

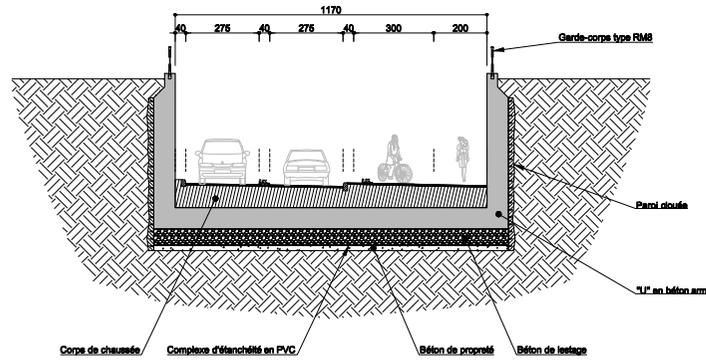
# ANNEXE N°4 - PLAN DU PROJET 1/2



 Périmètre d'intervention RFF  
 Périmètre d'intervention Pma

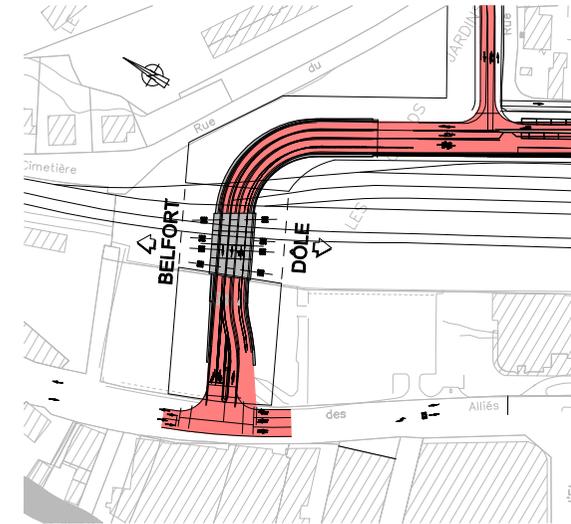
### COUPE TYPE

sur trémie  
Ech : 1/100ème



### PLAN DE SITUATION

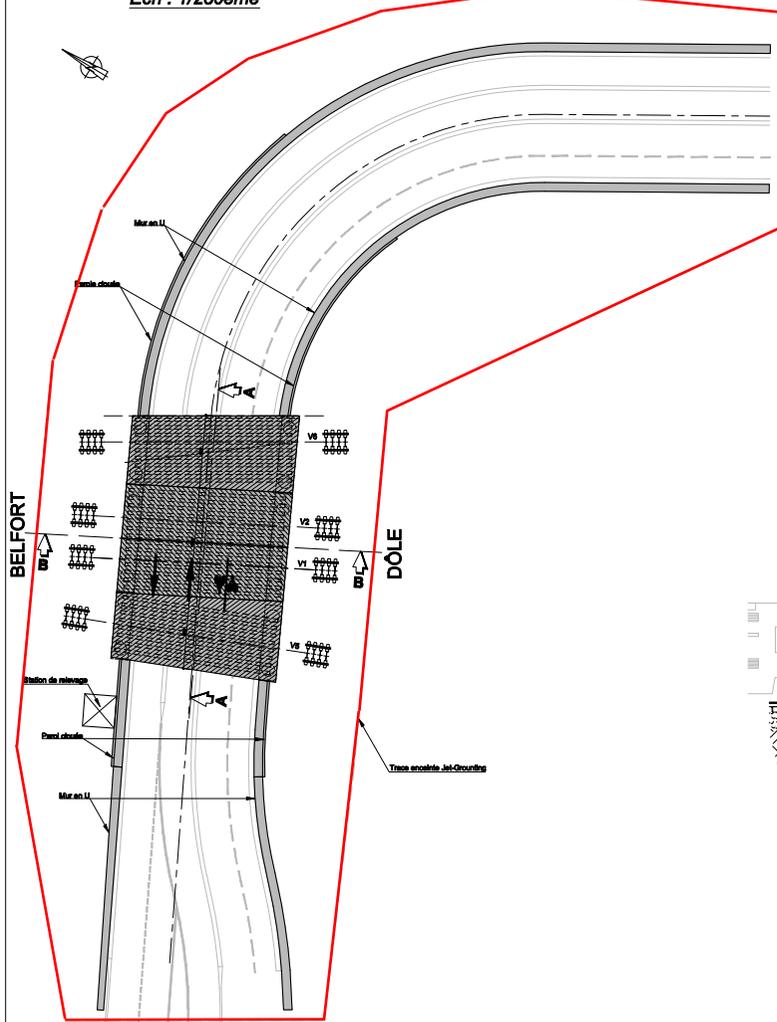
Ech : 1/1000ème



Périmètre d'intervention de RFF

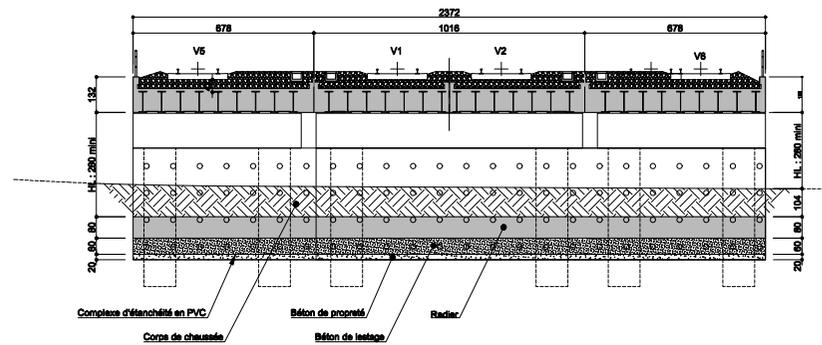
### VUE EN PLAN

Ech : 1/250ème



### COUPE AA

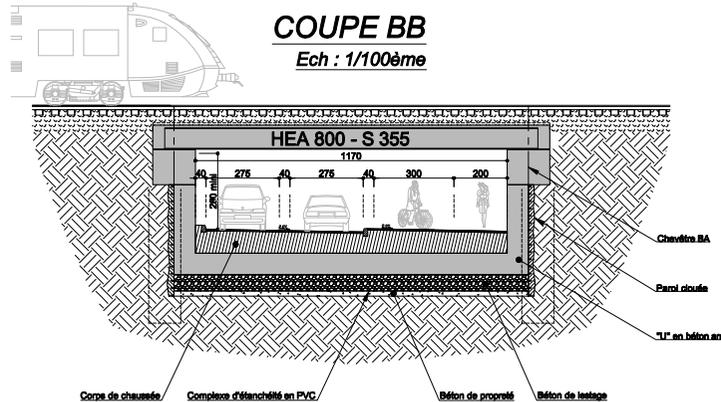
Ech : 1/100ème



BELFORT DOLE

### COUPE BB

Ech : 1/100ème



### ANNEXE 4 - PLAN DU PROJET 2/2

### APS

LIGNE DE DOLE A BELFORT (IF 852)

VILLE DE MONTBÉLIARD

Suppression du PN 102

Construction d'un ouvrage dénivelé  
type PRA au km 484,270

Document propriété de la SNCF (Reproduction et communication interdites sans autorisation de Réseau)

### PLAN D'ENSEMBLE



F:\Montbeliard\2012\048\_270\_Montbeliard\Plan\P102\_Montbeliard.dwg

Création du plan à l'indice 0		19/04/2013	19/04/2013	17/04/2013	17/04/2013
Int.	Libellé	Date	signé T. NAUMER	signé D. KEMPF	Autocad 2010
94	V18				1/1

V18 23 852000 484.270 OA 1567-1

# ANNEXE N°5 - OCCUPATION DU SOL



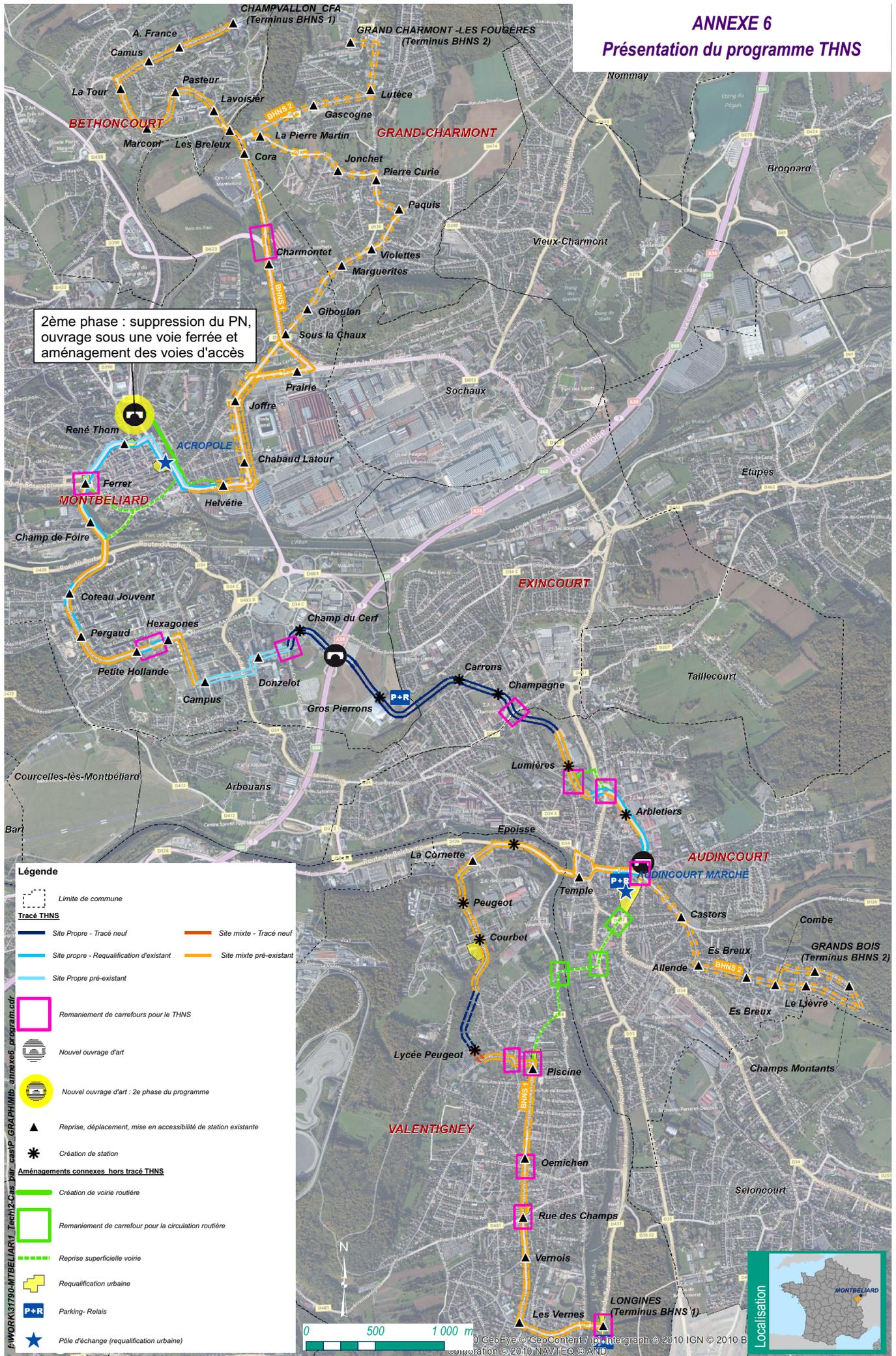
ECHELLE : 1/2 000



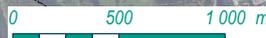
- Coeur de ville de Montbéliard
- Zone d'habitat
- Services administratifs et équipements
- Emprises ferroviaires
- Parkings

# ANNEXE 6 Présentation du programme THNS

2ème phase : suppression du PN, ouvrage sous une voie ferrée et aménagement des voies d'accès



- Légende**
- Limite de commune
  - Tracé THNS**
    - Site Propre - Tracé neuf
    - Site mixte - Tracé neuf
    - Site propre - Requalification d'existant
    - Site mixte pré-existant
    - Site Propre pré-existant
  - Remaniement de carrefours pour le THNS
  - Nouvel ouvrage d'art
  - Nouvel ouvrage d'art : 2e phase du programme
  - Reprise, déplacement, mise en accessibilité de station existante
  - Création de station
  - Aménagements connexes, hors tracé THNS**
    - Création de voirie routière
    - Remaniement de carrefour pour la circulation routière
    - Reprise superficielle voirie
    - Requalification urbaine
    - Parking- Relais
    - Pôle d'échange (requalification urbaine)



## Projet de THNS pour l'agglomération du Pays de Montbéliard



Indice D00. Décembre 2012



## SOMMAIRE DES PIECES DE LA DUP



**PREAMBULE : Notice explicative du dossier de DUP**

**PIECE A : Textes régissant l'enquête publique et insertion de l'enquête dans les procédures administratives**

**PIECE B : Plan de situation**

**PIECE C : Etude d'impact environnemental**

**PIECE D : Plan Général des Travaux**

**PIECE E : Appréciation sommaire des dépenses**

**PIECE F : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

**PIECE G : Evaluation socio-économique**

**PIECE G : Bilan de la concertation préalable au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme**

**PIECE I : Annexes du dossier d'enquête**



# Projet de THNS pour l'agglomération du Pays de Montbéliard



PIECE C : Etude d'impact environnemental

Indice D00. Décembre 2012



## **SOMMAIRE DE L'ETUDE D'IMPACT**



<b>I. INTRODUCTION ET AUTEURS DE L'ETUDE</b>	<b>7</b>	<b>IV. ETAT INITIAL</b>	<b>95</b>
I. INTRODUCTION ET AUTEURS DE L'ETUDE	7	IV.1. PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE	97
I.1. CADRE JURIDIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT	7	IV.2. ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	99
I.2. CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT	7	IV.3. ENVIRONNEMENT NATUREL	117
I.3. ENSEMBLE DES AUTORISATIONS AUXQUELLES LE PROJET EST SOUMIS	9	IV.4. ENVIRONNEMENT HUMAIN	195
<b>I. RESUME NON TECHNIQUE</b>	<b>11</b>	IV.5. CONDITIONS DE DEPLACEMENT	227
II.1. INTRODUCTION : CADRE JURIDIQUE ET AUTEURS	13	IV.6. CADRE DE VIE ET SANTE HUMAINE	248
II.2. NOTICE : PROGRAMME ET PROJET	14	IV.7. PAYSAGE ET PATRIMOINE BATI	264
II.3. ETAT INITIAL	19	IV.8. SCHEMAS D'ORIENTATION ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION	283
II.4. APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME	27	IV.9. SYNTHESE DES ENJEUX ET INTERRELATIONS	313
II.5. SOLUTIONS ALTERNATIVES ETUDIEES ET PROJET RETENU	28	<b>V. APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME</b>	<b>317</b>
II.6. IMPACTS DU PROJET ET MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT EN PHASE EXPLOITATION ET EN PHASE CHANTIER	34	V.1. PREALABLE	319
II.7. ANALYSE DES IMPACTS SUR LA SANTE HUMAINE	54	V.2. MILIEU PHYSIQUE	321
II.8. ANALYSE DES INCIDENCES SUR LES SITES NATURA2000	54	V.3. MILIEU NATUREL	323
II.9. ANALYSE DES EFFETS INDUITS SUR L'URBANISATION	54	V.4. MILIEU HUMAIN	324
II.10. ANALYSE DES ENJEUX ECOLOGIQUES ET DES RISQUES POTENTIELS LIES AUX AMENAGEMENTS FONCIERS, AGRICOLES ET FORESTIERS	54	V.5. CONDITIONS DE DEPLACEMENT	325
II.11. ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS	55	V.6. CADRE DE VIE	327
II.12. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	55	V.7. PATRIMOINE ET LE PAYSAGE	328
II.13. ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS	55	V.8. SANTE HUMAINE	329
<b>III. NOTICE EXPLICATIVE : PRESENTATION DU PROGRAMME ET DU PROJET</b>	<b>57</b>	<b>VI. ESQUISSE ET ANALYSE DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET PRESENTATION DU PROJET RETENU</b>	<b>331</b>
III.1. LOCALISATION	59	VI.1. VARIANTES ETUDIEES DANS L'ETUDE D'OPPORTUNITE, DE FAISABILITE TECHNIQUE ET D'INTEGRATION URBAINE DE 2007	333
III.2. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROGRAMME ET DU PROJET	61	VI.2. VARIANTES DE TRACE ENVISAGEES EN CONCERTATION PREALABLE (2009) ET ETUDIEES LORS DES ETUDES PRELIMINAIRES (2012)	337
III.3. HISTORIQUE DU PROGRAMME ET DU PROJET	63	VI.3. VARIANTES D'INSERTION ENVISAGEES LORS DES ETUDES PRELIMINAIRES (2012)	349
III.4. PRESENTATION DU PROGRAMME PROPOSE	68	VI.4. LES VARIANTES DE MATERIEL ROULANT	352
III.5. DESCRIPTION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE : CARACTERISTIQUES GENERALES	70	VI.5. PROJET RETENU	354
III.6. DESCRIPTION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE : CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS	74		

<b>VII. EFFETS DU PROJET ET MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>409</b>	X.5. CARACTERISATION DES RISQUES ET MESURES ENVISAGEES	588
VII.1. PREALABLE	411	X.6. CONCLUSION	588
VII.2. ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	413	X.7. SYNTHESE DE L'ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE ET DES MESURES ENVISAGEES	589
VII.3. ENVIRONNEMENT NATUREL	434	<b>XI. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES SITES NATURA 2000</b>	<b>591</b>
VII.4. ENVIRONNEMENT HUMAIN	451	XI.1. RAPPEL SUR LE RESEAU NATURA 2000	593
VII.5. CONDITIONS DE DEPLACEMENT	466	XI.2. CONTEXTE REGLEMENTAIRE	593
VII.6. CADRE DE VIE	492	XI.3. PRESENTATION DU PROJET ET SITUATION AU REGARD DU RESEAU DE SITES NATURA 2000	593
VII.7. PAYSAGE ET PATRIMOINE BATI	520	XI.4. PRESENTATION DES SITES NATURA 2000	595
<b>VIII. SYNTHESE DES IMPACTS ET MESURES ET ANALYSE DES INTERRELATIONS, SUIVI ET COUTS DES MESURES</b>	<b>530</b>	XI.5. SITUATION DU PROJET PAR RAPPORT AUX HABITATS D'INTERET COMMUNAUTAIRE	597
VIII.1. SYNTHESE DES IMPACTS ET MESURES ET ANALYSE DES INTERRELATIONS	533	XI.6. RECENSEMENT DE L'AVIFAUNE PATRIMONIALE	599
VIII.2. SYNTHESE DES IMPACTS ET MESURES, SUIVI ET COUT DES MESURES	534	XI.7. ÉVALUATION DES IMPACTS RESIDUELS ET ANALYSE DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000 SUR LES HABITATS NATURELS D'INTERET COMMUNAUTAIRE	601
<b>IX. IMPACTS ET MESURES EN PHASE TRAVAUX</b>	<b>531</b>	XI.8. ÉVALUATION DES IMPACTS RESIDUELS ET ANALYSE DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000 SUR L'AVIFAUNE PATRIMONIALE	601
IX.1. PREALABLE	553	XI.9. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES HABITATS D'ESPECES	601
IX.2. CHOIX DES ENTREPRISES ET ENCADREMENT ENVIRONNEMENTAL DU CHANTIER	553	XI.10. CONCLUSION	601
IX.3. ENVIRONNEMENT PHYSIQUE	554	<b>XII. ANALYSE DES CONSEQUENCES PREVISIBLES DU PROJET SUR LE DEVELOPPEMENT EVENTUEL DE L'URBANISATION</b>	<b>603</b>
IX.4. ENVIRONNEMENT NATUREL	557	XII.1. JUSTIFICATIONS DU PROJET EN TERMES DE DEVELOPPEMENT URBAIN	605
IX.5. ENVIRONNEMENT HUMAIN ET CONDITIONS DE DEPLACEMENT	559	XII.2. SECTEURS POTENTIEL D'URBANISATION ET DE RENOUVELLEMENT URBAIN	608
IX.6. CADRE DE VIE	561	XII.3. EFFETS DU PROJET SUR LE DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION PROGRAMMEE ET NON PROGRAMMEE	610
IX.7. PAYSAGE ET PATRIMOINE BATI	562	<b>XIII. ANALYSE DES ENJEUX ECOLOGIQUES ET DES RISQUES POTENTIELS LIES AUX AMENAGEMENTS FONCIERS, AGRICOLES ET FORESTIERS</b>	<b>613</b>
IX.8. SECURITE SUR LES CHANTIERS	564	XIII.1. LES AMENAGEMENTS FONCIERS, AGRICOLES ET FORESTIERS	615
IX.9. GESTION DES MATERIAUX ET DES DECHETS	565	XIII.2. ENJEUX ECOLOGIQUES SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTES PAR UN AMENAGEMENT FONCIER, AGRICOLE OU FORESTIER	615
IX.10. SYNTHESE	565	XIII.3. REAMENAGEMENT ENVISAGE SUR LA ZONE DE PROJET	615
<b>X. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET ET DES TRAVAUX SUR LA SANTE ET MESURES ENVISAGEES</b>	<b>567</b>	XIII.4. CONCLUSION SUR LES ENJEUX ECOLOGIQUES SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTES PAR UN REAMENAGEMENT FONCIER, AGRICOLE OU FORESTIER	618
X.1. PREAMBULE	569		
X.2. IDENTIFICATION DES DANGERS POTENTIELS	571		
X.3. DEFINITION DES RELATIONS DOSE-REPONSE OU DOSE-EFFET	578		
X.4. EVALUATION DE L'EXPOSITION DES POPULATIONS	582		

<b>XIV. ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS</b>	<b>619</b>	<i>XVI.4. EFFET DE SERRE</i>	664
<i>XIV.2. NOTIONS SUR LES IMPACTS CUMULES</i>	621	<i>XVI.5. AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE</i>	665
<i>XIV.3. DEFINITION DES PROJETS RETENUS POUR L'ANALYSE</i>	621	<b>XVII. AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT, METHODOLOGIES UTILISEES ET DIFFICULTES RENCONTREES</b>	<b>669</b>
<i>XIV.4. EFFETS CUMULES EN PHASE EXPLOITATION</i>	628	<i>XVIII.1. AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT</i>	671
<i>XIV.5. EFFETS CUMULES EN PHASE TRAVAUX</i>	643	<i>XVIII.2. RESSOURCES UTILISEES</i>	672
<b>XV. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET URBANISME REGLEMENTAIRE</b>	<b>647</b>	<i>XVIII.3. DEFINITION DE LA ZONE D'ETUDE</i>	672
<i>XV.1. LE SCHEMA REGIONAL CLIMAT AIR ENERGIE (SRCAE) DE FRANCHE-COMTE, EN COURS D'ELABORATION</i>	649	<i>XVIII.4. ETAT INITIAL</i>	674
<i>XV.2. LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE) DE FRANCHE-COMTE, EN COURS D'ELABORATION</i>	650	<i>XVIII.5. IMPACTS ET MESURES</i>	693
<i>XV.3. LE PLAN DE GESTION DES RISQUES INONDATION (PGRI), EN COURS D'ELABORATION</i>	650	<i>XVIII.6. IMPACTS CUMULES AVEC LES PROJETS CONNUS</i>	702
<i>XV.4. LE SDAGE RHONE-MEDITERRANEE</i>	650	<b>XVI. ANNEXES DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL</b>	<b>705</b>
<i>XV.5. LE PLAN DE PROTECTION DU RISQUE INONDATION (PPRI)</i>	655	<i>XVI.1. ANNEXE 1 : ETAT INITIAL FAUNE FLORE</i>	707
<i>XV.6. LE PLAN D'ACTION DECHETS NATIONAL</i>	656	<i>XVI.2. ANNEXE 2 : MESURE DE LA QUALITE DE L'AIR SUR LE TERRITOIRE DE PMA</i>	783
<i>XV.7. LA CHARTE PAYS DE L'AIRE URBAINE ET LE CONTRAT DE PAYS</i>	657	<i>XVI.3. ANNEXE 3 : ETUDE ACOUSTIQUE DANS LE CADRE DES PROJETS MENES PAR PMA DONT LE THNS807</i>	
<i>XV.8. LE SCOT DE L'AGGLOMERATION DU PAYS DE MONTBELIARD</i>	657	<i>XVI.4. ANNEXE 4 : DETAIL DES RESULTATS DES MODELISATIONS ACOUSTIQUES – PROJET NEUF</i>	829
<i>XV.9. LE PROJET D'AGGLOMERATION 2020</i>	658	<i>XVI.5. ANNEXE 5 : DETAIL DES RESULTATS DES MODELISATIONS ACOUSTIQUES – MODIFICATION DE L'EXISTANT</i>	841
<i>XV.10. LE PROJET URBAIN D'AGGLOMERATION (PUA)</i>	658	<i>XVI.6. ANNEXE 6 : FICHES DE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME D'ASSAINISSEMENT</i>	873
<i>XV.11. LE PROJET LOCAL POUR L'HABITAT (PLH)</i>	659	<i>XVI.1. ANNEXE 7 : TABLE DES ABREVIATIONS</i>	889
<i>XV.12. LE CONTRAT INTERCOMMUNAL URBAIN DE COHESION SOCIALE (CIUS)</i>	659		
<i>XV.13. LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)</i>	659		
<i>XV.14. LE PLAN DEPARTEMENTAL DES ITINERAIRES DE PROMENADE ET DE RANDONNEE (PPDIPR)</i>	660		
<i>XV.15. LES PLANS DE DEPLACEMENT ENTREPRISE / ADMINISTRATION (PDE / PDA)</i>	660		
<i>XV.16. LES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES</i>	660		
<b>XVI. ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS, DE LA CONSOMMATION ENERGETIQUE LIES AU PROJET ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE</b>	<b>661</b>		
<i>XVI.1. RAPPELS REGLEMENTAIRES</i>	663		
<i>XVI.2. ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS LIES AU PROJET</i>	663		
<i>XVI.3. CONSOMMATION ENERGETIQUE RESULTANT DE LA CONSOMMATION DU PROJET</i>	663		



<b>V. APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME .....</b>	<b>319</b>	<i>V.7.1 / Phase chantier.....</i>	<i>328</i>
<b>V.1. Préalable .....</b>	<b>319</b>	<b>V.8. Santé humaine .....</b>	<b>329</b>
<b>V.2. Milieu physique.....</b>	<b>321</b>	<i>V.8.1 / Impacts du projet .....</i>	<i>329</i>
<i>V.2.1 / Climat.....</i>	<i>321</i>	<i>V.8.2 / Impacts du programme.....</i>	<i>329</i>
<i>V.2.2 / Relief .....</i>	<i>321</i>		
<i>V.2.3 / Sols et sous-sols .....</i>	<i>321</i>		
<i>V.2.4 / Eaux souterraines et superficielles : aspects quantitatifs.....</i>	<i>321</i>		
<i>V.2.5 / Eaux souterraines et superficielles : aspects qualitatifs .....</i>	<i>322</i>		
<i>V.2.6 / Phase chantier .....</i>	<i>323</i>		
<b>V.3. Milieu naturel.....</b>	<b>323</b>		
<i>V.3.1 / Phase exploitation .....</i>	<i>323</i>		
<i>V.3.1 / Phase chantier .....</i>	<i>323</i>		
<b>V.4. Milieu humain .....</b>	<b>324</b>		
<i>V.4.1 / Organisation du territoire et occupation du sol.....</i>	<i>324</i>		
<i>V.4.2 / Socio-économie.....</i>	<i>324</i>		
<i>V.4.3 / Foncier et bâti.....</i>	<i>324</i>		
<i>V.4.4 / Manifestations ponctuelles.....</i>	<i>324</i>		
<i>V.4.5 / Risques technologiques.....</i>	<i>324</i>		
<i>V.4.6 / Projets urbains .....</i>	<i>324</i>		
<i>V.4.1 / Phase chantier .....</i>	<i>325</i>		
<b>V.5. Conditions de déplacement .....</b>	<b>325</b>		
<i>V.5.1 / Déplacements routiers.....</i>	<i>325</i>		
<i>V.5.2 / Stationnement .....</i>	<i>326</i>		
<i>V.5.3 / Déplacements ferroviaires .....</i>	<i>326</i>		
<i>V.5.4 / Transports collectifs.....</i>	<i>326</i>		
<i>V.5.5 / Modes alternatifs.....</i>	<i>326</i>		
<i>V.5.1 / Phase chantier .....</i>	<i>327</i>		
<b>V.6. Cadre de vie .....</b>	<b>327</b>		
<i>V.6.1 / Nuisances sonores.....</i>	<i>327</i>		
<i>V.6.2 / Emissions lumineuses.....</i>	<i>327</i>		
<b>V.7. Patrimoine et le paysage .....</b>	<b>328</b>		
<i>V.7.1 / Paysage.....</i>	<i>328</i>		
<i>V.7.2 / Patrimoine historique .....</i>	<i>328</i>		
<i>V.7.3 / Patrimoine archéologique.....</i>	<i>328</i>		



## V. APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME

### V.1. PREALABLE

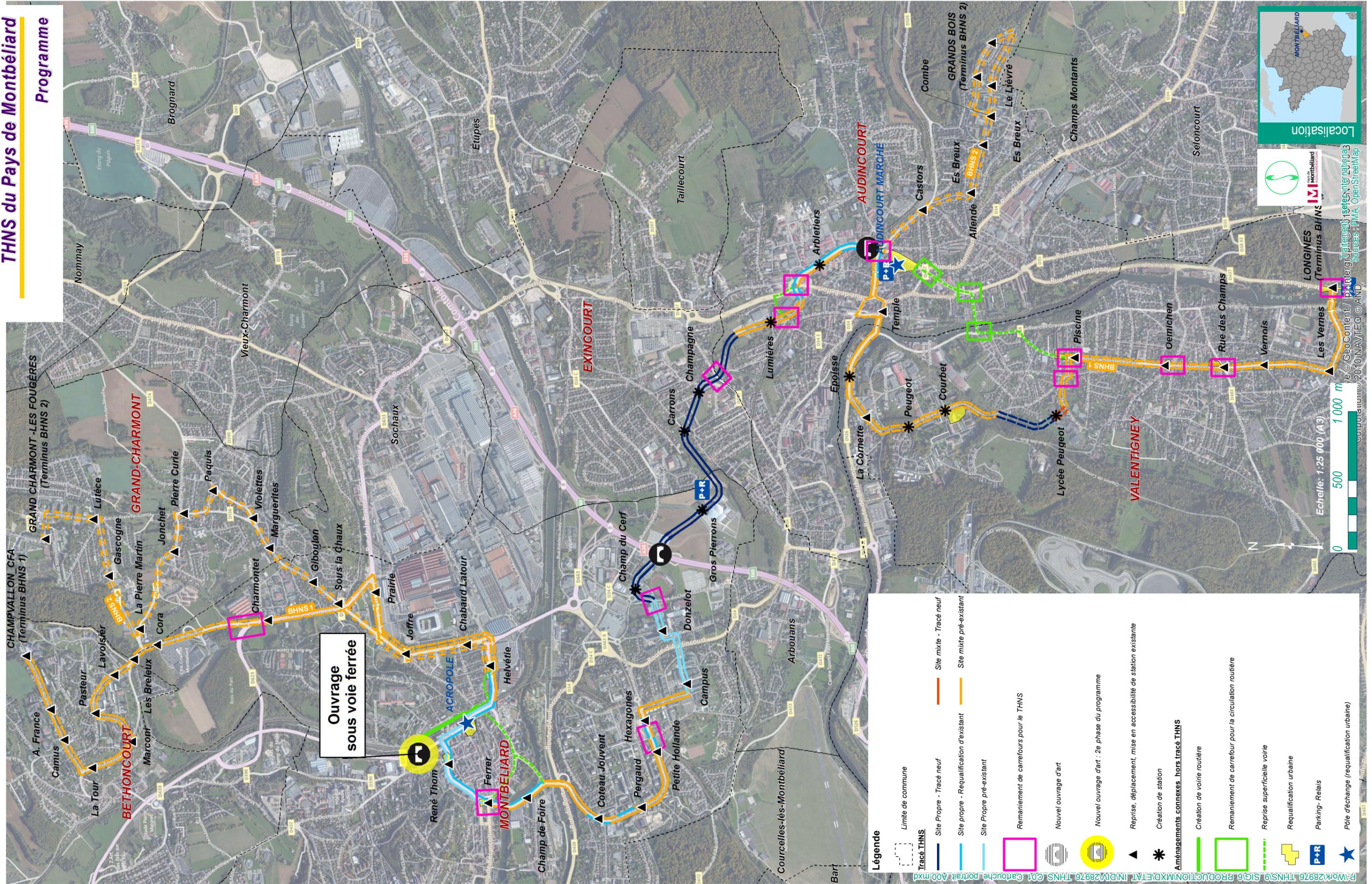
Le programme prévoit deux phases :

- la première, exclusivement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de Pays de Montbéliard Agglomération, objet du présent projet, prévoit la réalisation de l'ensemble des aménagements de création du THNS, ainsi que la réalisation des aménagements connexes suivants :
  - o au niveau du centre-ville de Montbéliard :
    - la création d'une nouvelle voirie routière parallèle à l'avenue des Alliés à l'est des voies ferrées, réservé aux véhicules particuliers,
    - la modification du plan de circulation de l'anse sud du boulevard circulaire,
  - o plusieurs reprises de carrefour et de voirie à Audincourt,
  - o la requalification ponctuelle d'espaces publics le long du THNS,
  - o l'aménagement de pôles d'échange et de parkings-relais à proximité du THNS,
- la seconde phase consiste en la réalisation, au nord du centre-ville de Montbéliard, d'un ouvrage souterrain de franchissement des voies ferrées et des voies d'accès à cet ouvrage. Celui-ci, situé entre le passage à niveau existant actuellement au nord de la gare SNCF et cette dernière, permettra de rejoindre, depuis la nouvelle voirie routière parallèle à l'avenue des Alliés prévu dans le cadre du projet objet de la présente étude, le côté ouest des voies ferrées et le centre-ville ou le nord de l'agglomération. Cette seconde phase est réalisée sous la co-maîtrise d'ouvrage de RFF, pour l'ouvrage souterrain, et de Pays de Montbéliard Agglomération, pour les voies d'accès.

Le programme et le projet sont donc extrêmement proches, la seule différence étant ce nouvel ouvrage souterrain et ses voies d'accès, avec essentiellement une conséquence sur le plan de circulation.

Pour de nombreuses thématiques, l'analyse des impacts du programme présentée dans les paragraphes ci-après est donc similaire à l'analyse des impacts du projet présentée au chapitre VI et reprend uniquement les conclusions de cette analyse.

**THNS du Pays de Montbéliard**  
**Programme**



## V.2. MILIEU PHYSIQUE

### V.2.1 / Climat

#### Impacts du projet

Le projet, qui prévoit l'implantation en milieu urbain et périurbain d'un système de transport bus réutilisant partiellement l'infrastructure existante, entraîne peu d'impact sur le climat. A l'échelle locale, le THNS peut entraîner l'augmentation de la température au niveau des secteurs de création de voirie.

A l'échelle globale, le projet, destiné à favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs, a pour objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre à long terme.

Indirectement, le projet favorise l'urbanisation des Gros Pierrons, qui est susceptible d'impacter le climat local de façon plus conséquente.

#### Impacts du programme

Le programme, avec la construction d'un ouvrage souterrain de franchissement des voies ferrées et de ses voies d'accès au centre-ville de Montbéliard, en zone déjà complètement urbanisée, n'est pas de nature à modifier l'impact du projet sur le climat et les conclusions sur les impacts du programme sont semblables à celles de l'impact du projet.

### V.2.2 / Relief

#### Impacts du projet

Le projet, au niveau des zones de création de voirie, entraîne quelques impacts locaux sur le relief. Ainsi, il entame le relief du coteau d'Exincourt, le coteau de Valentigney, mais également la colline de l'est de Montbéliard au niveau du pied de laquelle est prévue la nouvelle voirie routière parallèle à l'avenue des Alliés.

A Exincourt et Montbéliard, l'impact sur le relief est minimisé au moyen de la mise en œuvre de murs de soutènement qui permettent de s'affranchir des contraintes sur la pente maximale de talus permise par le terrain et ainsi de réduire les emprises des talus.

#### Impacts du programme

La création du passage souterrain au centre-ville de Montbéliard constituera un nouvel impact sur le relief local avec la création de nouvelles pentes de part et d'autre de la voie. Ces impacts seront très locaux.

### V.2.3 / Sols et sous-sols

Les impacts sur les sols et sous-sols sont liés au risque de pollution des sols, à la modification potentielle de leur nature, et à la modification potentielle du degré de risque naturel lié à la géotechnique.

#### V.2.3.1 Pollution des sols

##### Impacts du projet

Le projet ne s'insère auprès d'aucun site pollué avéré. Il reste en revanche possible de rencontrer des poches de sols pollués lors de la réalisation des travaux.

Le risque provient par ailleurs de l'apport de sols pollués comme matériaux de remblais.

Les risques liés aux sols pollués concernent les conséquences sur la végétation croissant sur ces sites et l'usage de destination de ces végétaux contaminés, mais surtout les risques de contamination des eaux souterraines et superficielles.

Les impacts sont susceptibles d'intervenir au niveau des créations de voirie et des remaniements important de l'existant, soit au centre-ville de Montbéliard, sur le centre du tracé entre la Petite Hollande et le nord d'Audincourt, et au sud d'Audincourt.

Les mesures mises en place pour prévenir ce risque sont essentiellement des précautions en phase chantier sur les manipulations et le contrôle des matériaux d'apport et des sols excavés.

##### Impacts du programme

La création d'un nouvel ouvrage souterrain au nord de Montbéliard nécessite des déblais importants, et présente donc un risque supplémentaire d'excavation de sols pollués.

Cet impact est faible et localisé.

Les mêmes précautions seront prises en phase travaux afin de limiter au maximum ce risque.

#### V.2.3.2 Risques naturels liés au sol

##### Impacts du projet

En dehors du coteau d'Exincourt où il est susceptible de réduire le risque d'éboulements du fait de l'implantation d'un mur de soutènement et de la sécurisation de la nouvelle infrastructure par des dispositifs évitant la chute de pierres, le projet n'a pas d'impact sur le niveau de risque.

##### Impacts du programme

L'implantation d'un nouvel ouvrage souterrain et de ses voies d'accès, en dehors de toute zone à risque, ne devrait pas avoir d'impact supplémentaire sur les risques liés au sol.

### V.2.4 / Eaux souterraines et superficielles : aspects quantitatifs

Le projet de THNS, comme tout projet d'infrastructure, est susceptible d'impacter les écoulements locaux. Le THNS de Montbéliard s'inscrit en outre en partie au sein des zones réglementées par le PPRI Doubs-Allan.

#### V.2.4.1 Impact hydraulique

##### Impacts du projet

La création des infrastructures liées au projet (voiries, parking) correspond à l'imperméabilisation de surfaces nouvelles et entraîne une modification des écoulements des eaux pluviales et de l'alimentation des milieux récepteurs, en l'occurrence, la nappe souterraine sous-jacente et les réseaux d'assainissement existants.

Au total, le projet implique la création d'environ 4 ha de surfaces imperméabilisées nouvelles et intersecte une surface de bassin versant d'environ 12 ha.

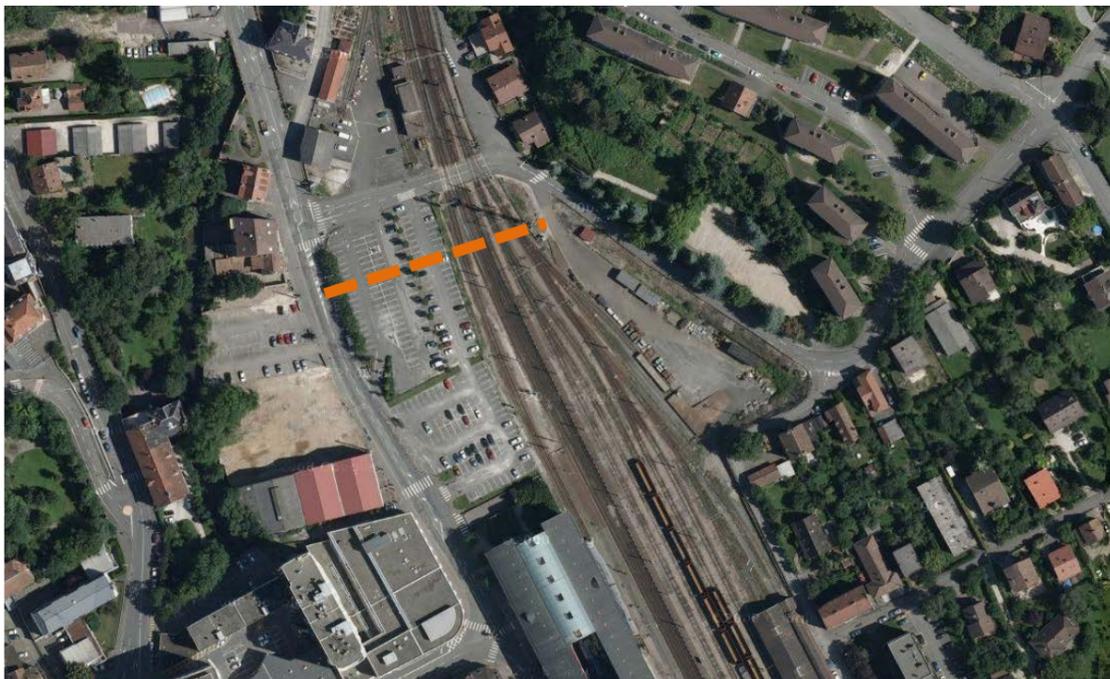
Le projet prévoit la prise en charge des eaux pluviales interceptées par un réseau d'assainissement routier nouveau et indépendant associé à chaque nouveau tronçon de voirie, reposant sur un système de noues et de bassins d'infiltration. Ce système permet d'éviter tout rejet nouveau dans le réseau d'assainissement existant.

##### Impacts du programme

Le nouvel ouvrage souterrain de franchissement de la voie ferrée et ses voies d'accès s'inscrivent au sein d'une zone initialement occupée par un parking imperméabilisé et sous les voies ferrées. Les abords de l'ouvrage sont prévus dans le cadre du projet. La seconde phase du programme ne devrait donc occasionner aucune nouvelle imperméabilisation de surfaces.

Les eaux de cette voirie pourront donc être rejetées dans le réseau d'assainissement existant.

En revanche, l'écoulement des eaux pluviales sera localement modifié et un système d'évacuation des eaux devra donc être mis en place afin d'éviter leur concentration au niveau du point bas formé par l'ouvrage. Ce dispositif sera prévu lors de la conception de l'ouvrage.



**En pointillés orange : localisation du futur ouvrage souterrain**

La construction de l'ouvrage souterrain est par ailleurs susceptible d'impacter les écoulements des eaux souterraines.

#### **V.2.4.2 Inondation et PPRI**

##### Impacts du projet

Le règlement du PPRI autorise les travaux d'infrastructures publiques, sous certaines conditions.

Les aménagements liés aux projets ont fait l'objet de variantes entre lesquelles le choix a été fait en tenant compte du zonage réglementaire du PPRI.

D'autre part, si le projet entraîne des remblais dans le lit majeur du Doubs au niveau du pont de la Bollardière pour la création d'un giratoire, ces remblais sont compensés par des déblais de volume équivalent réalisés à proximité. La capacité d'expansion des crues n'est donc pas modifiée, ce qui permet de conclure à l'absence d'impact hydraulique de ces aménagements.

Par ailleurs, le projet a pour rôle d'accompagner l'urbanisation de zones peu ou pas urbanisées. Ce développement urbain est toutefois prévu hors zones réglementaires du PPRI et n'a donc pas vocation à entraîner de nouvelles implantations en zones rouge et bleu foncé.

Ainsi, le projet reste compatible avec le règlement du PPRI.

##### Impacts du programme

Le nouvel ouvrage souterrain sous les voies ferrées, et ses voies d'accès, au centre-ville de Montbéliard s'inscrit en dehors de toute zone inondable ou réglementée par le PPRI, et n'est pas de nature à favoriser l'urbanisation nouvelle.

Il est donc sans impact supplémentaire sur le risque d'inondation. La question de la compatibilité avec le PPRI ne se pose pas.

## **V.2.5 / Eaux souterraines et superficielles : aspects qualitatifs**

### **V.2.5.1 Risques de pollution des eaux**

#### Impacts du projet

Les impacts du projet sur la qualité des eaux tiennent essentiellement aux augmentations et réductions de trafic routier sur les axes existants et à la génération de trafic routier nouveau sur les axes créés.

Globalement, le projet de THNS a pour objectif de favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs et donc de réduire le trafic routier à l'échelle de l'agglomération. L'impact sur la qualité des eaux à l'échelle globale est donc positif.

Localement, le projet de THNS a pour effet de réduire la circulation sur certains axes, tels que les axes empruntés par les lignes de bus, ainsi que certains axes adjacents : tout le centre-ville de Montbéliard, le centre d'Audincourt, mais également la plupart des axes principaux du cœur d'agglomération voient leur trafic diminuer entre les situations futures avec projet et sans projet.

En contrepartie, certains axes, surtout situés en dehors des centres urbains, voient leur trafic augmenter du fait du report des itinéraires.

Sur les axes du projet, la circulation des bus est augmentée du fait de la haute fréquence de passage du THNS. Toutefois, l'utilisation de matériel roulant hybride Diesel/Électrique permet de réduire considérablement les principaux facteurs de pollutions, dues aux gaz d'échappement.

Au niveau des créations de voirie, le projet entraîne l'apparition d'un trafic routier préalablement inexistant. La plupart des voiries créées sont des sites propres bus fréquentés par des bus équipés d'une motorisation hybride et l'impact attendu est donc très faible.

Les impacts du projet et du programme, qui ne diffèrent qu'au niveau du passage des voies ferrées au nord du centre-ville de Montbéliard, sont très proches. Les différences entre les effets du projet et du programme sont faibles et locales et ne concernent qu'un périmètre très restreint autour du passage des voies ferrées.

Au nord du centre-ville de Montbéliard, suite à la réalisation de la première phase, les véhicules ayant emprunté la nouvelle voirie routière parallèle à l'avenue des Alliés devront franchir les voies à hauteur du passage à niveau. En l'absence d'ouvrage souterrain, les véhicules empruntant le doublement de l'avenue des Alliés emprunteront au nord la rue du Parc puis le passage à niveau. Le passage des trains (environ 3 trains par heure de 5h à 21h) engendrera ponctuellement une saturation de cet itinéraire, et un risque d'accident plus élevé. La conséquence directe de cette situation projet sur la pollution des eaux est une augmentation locale du risque de pollution accidentelle, liée au plus fort risque d'accident.

Le projet est donc susceptible de générer, localement, des impacts sur la qualité des eaux via les eaux de ruissellement des voiries ou les déversements accidentels de pollution à proximité des voiries.

Le risque de pollution accidentelle est réduit par le respect des normes de sécurité et de signalisation sur les voiries mises en place. Les conditions de circulations apaisées que le projet permet de favoriser en réduisant les trafics participent également à la réduction des risques.

En cas d'accident, un système d'intervention permet d'éviter la diffusion des pollutions.

Les pollutions des eaux sont prises en charge par le réseau existant au niveau des axes existants, et par le réseau d'assainissement composé de noues et de bassins d'infiltration au niveau des axes créés.

### Impacts du programme

Les impacts du projet sur la circulation ont été simulés en prenant en compte un ouvrage souterrain de franchissement en service, ce sont donc les impacts du programme qui ont été évalués.

Par rapport à la situation avec projet, la création d'un ouvrage souterrain de franchissement des voies au sud du passage à niveau permettra d'éviter la saturation liée aux arrêts pour le passage des trains, et de fluidifier ainsi la circulation sur la nouvelle voirie routière parallèle à l'avenue des Alliés. L'ouverture du franchissement souterrain permettra de raccourcir l'itinéraire des véhicules et de fluidifier le trafic, sans pour autant autoriser des vitesses de circulation beaucoup plus importantes.

Cette fluidification du trafic permet de réduire les risques de pollution accidentelle des eaux, accrus en situation projet du fait de la saturation des axes proches du franchissement des voies ferrées. L'impact de cet ouvrage sur la qualité des eaux par rapport aux impacts du projet sera donc faible et local mais positif.

#### **V.2.6 / Phase chantier**

Les risques liés à la phase chantier sont les mêmes pour les créations de voirie et remaniements urbains du projet et pour la création de l'ouvrage souterrain de franchissement des voies ferrées de la seconde phase du programme.

Ils tiennent à la découverte fortuite et à la manipulation des sols pollués, et aux risques conséquents sur les eaux superficielles et souterraines.

Les risques chantier sur le milieu physique concernent aussi les risques de pollution directe des eaux superficielles et souterraines par le déversement de produits polluants.

Les mêmes précautions seront prises en phase chantier pour la réalisation de l'ouvrage souterrain que pour les créations d'infrastructures et le remaniement des voiries existantes, afin de supprimer le risque d'impact sur le milieu physique pendant les travaux.

## **V.3. MILIEU NATUREL**

### **V.3.1 / Phase exploitation**

#### **V.3.1.1 Impacts du projet**

Le projet impacte potentiellement plusieurs sites d'habitat naturel remarquable du fait des espèces végétales qui y croissent ou de leur intérêt pour la faune urbaine locale. Les trois sites essentiellement concernés sont les suivants :

- le coteau d'Exincourt, où le projet impacte une pelouse sèche, habitat rare dans l'agglomération, intersecte un élément de la trame verte et bleue, et entraîne des déboisements,
- la friche jouxtant le cinéma Mégarama dans le nord d'Audincourt, où le projet impacte une zone humide et intersecte un élément de la trame verte et bleue,
- et le coteau de Valentigney, où le projet impacte une prairie de lisière et longe, sans y créer d'impact supplémentaire, un corridor forestier.

Les habitats et corridors impactés sont favorables à plusieurs espèces d'insectes, d'oiseaux, de reptiles et de chiroptères. Ils sont également des lieux de fréquentation des mammifères.

Le tracé du THNS s'inscrit toutefois en cohérence avec un autre élément de la trame verte et bleue.

Le projet prévoit plusieurs mesures de réduction et de compensation des impacts engendrés par la restauration de milieux naturels de même nature à proximité du projet, la réduction des emprises et la création de structures végétales permettant à certaines espèces de ne pas être impactées dans leurs déplacements.

Des zones humides seront également impactées au niveau de la friche du Mégarama et des aménagements de l'abond du pont des Longines à Valentigney. Le projet prévoit la compensation de ces impacts par la réouverture d'un cours d'eau enterré sur cette même friche.

#### **V.3.1.2 Impacts du programme**

L'ouvrage souterrain de franchissement de la voie ferrée et ses voies d'accès s'inscrit en zone totalement urbanisée et en dehors de toute zone d'enjeu pour les milieux naturels.

Le programme n'entraîne donc aucun impact supplémentaire sur les milieux naturels.

### **V.3.1 / Phase chantier**

#### **V.3.1.1 Impacts du projet**

En phase chantier, les impacts se caractérisent principalement par des nuisances, mais aussi par la destruction directe d'individus, la dégradation d'habitats, et l'apport d'espèces invasives. Plusieurs mesures sont mises en œuvre pour éviter et réduire ces impacts, telles que l'adaptation du planning travaux aux périodes de sensibilité des espèces, la reconstitution d'habitats avant le début de la phase travaux, la protection des arbres situés à proximité ou dans l'emprise du chantier, la vérification de la terre et des matériaux importés, ou encore le suivi du chantier par un écologue.

#### **V.3.1.2 Impacts du programme**

L'ouvrage souterrain de franchissement de la voie ferrée et ses voies d'accès s'inscrit en zone totalement urbanisée et en dehors de toute zone d'enjeu pour les milieux naturels.

Le programme n'entraîne donc aucun impact supplémentaire sur les milieux naturels.

**V.4. MILIEU HUMAIN****V.4.1 / Organisation du territoire et occupation du sol****V.4.1.1 Impacts du projet**

Le projet impacte légèrement l'organisation du territoire et l'occupation du sol de façon directe, au niveau des créations de voirie. Les impacts indirects sont en revanche importants et font partie des objectifs recherchés par le projet : il s'agit de structurer et de favoriser la concentration de l'urbanisation au cœur de l'agglomération et le long d'axes privilégiés de sorte d'éviter l'étalement urbain non orienté.

**V.4.1.2 Impacts du programme**

La création de l'ouvrage souterrain de franchissement des voies ferrées et de ses voies d'accès n'entraîne pas d'impact supplémentaire sur l'occupation du sol et l'organisation du territoire.

**V.4.2 / Socio-économie****V.4.2.1 Impacts du projet**

Le projet poursuit un objectif d'impact important et positif sur les caractéristiques sociodémographiques de l'agglomération du Pays de Montbéliard.

En améliorant les conditions de desserte de nombreux quartiers et notamment de quartiers initialement mal desservis et défavorisés, il s'agit de resserrer les liens entre les centres de l'agglomération et les quartiers périphériques, dans un objectif de rapprochement dynamique, social et économique.

Le projet de THNS a pour objectif de desservir les quartiers objets de plans de renouvellement urbain afin que ces quartiers, une fois rénovés, parviennent à atteindre leurs objectifs de développement et d'attractivité (jusqu'ici inaccessibles faute de transports et de desserte).

Il s'agit, globalement, d'améliorer les conditions de déplacement dans l'agglomération pour accompagner l'ensemble des projets de développement urbain et ainsi redonner au Pays de Montbéliard l'attractivité qui lui manque, dans le but de retrouver un solde migratoire positif.

Au total, le projet permet la desserte directe de 20 000 habitants et 11 000 emplois.

Plus localement, le projet permet la desserte par les transports collectifs de nombreuses zones d'activité et de commerce existantes (centres urbains, zones périphériques d'Audincourt et du nord de Montbéliard) ou en devenir (Gros Pierrons, zone des Jonchets) sans dégrader les conditions d'accès automobile, augmentant ainsi potentiellement les relations entre ces bassins d'activités et de commerce d'une part et le personnel et les consommateurs d'autre part.

**V.4.2.2 Impacts du programme**

La création de l'ouvrage souterrain de franchissement des voies permet d'améliorer le fonctionnement du projet en permettant de fluidifier les conditions de circulation au centre-ville et aux abords de Montbéliard. Cette seconde phase n'engendre aucun impact supplémentaire, mais, en permettant un meilleur fonctionnement du projet mis en place en première phase, il permet de renforcer les impacts positifs de celui-ci.

**V.4.3 / Foncier et bâti****V.4.3.1 Impacts du projet**

Le projet implique des impacts fonciers au niveau des créations d'infrastructures et des remaniements urbains.

Les remaniements urbains, et, localement, la création de voirie à Audincourt, sont également à l'origine d'impacts sur des bâtiments. Les bâtiments impactés sont essentiellement des maisons individuelles. Trois bâtiments hébergeant des activités commerciales sont également impactés.

Les impacts fonciers et bâtis seront compensés par l'acquisition des surfaces et des bâtiments impactés et pas l'indemnisation des propriétaires.

**V.4.3.2 Impacts du programme**

La construction de l'ouvrage souterrain et de ses voies d'accès ne nécessite pas d'acquisitions supplémentaires car il est réalisé au sein des emprises de Réseau Ferré de France. L'ouvrage n'entraîne pas non plus de nouvel impact bâti.

**V.4.4 / Manifestations ponctuelles****V.4.4.1 Impacts du projet**

Le projet et le réaménagement de la place du marché en deux places distinctes dont l'une dédiée au stationnement entraîne un impact sur la fête foraine organisée annuellement à Audincourt, sur la place du Marché. Un autre emplacement doit être trouvé pour cette manifestation.

Le projet permet au contraire un meilleur accès en transports collectifs aux autres lieux de manifestation et de marché forain de la zone d'étude restreinte, sans en impacter le bon déroulement.

**V.4.4.2 Impacts du programme**

La réalisation d'un nouvel ouvrage souterrain n'entraîne aucun impact sur les marchés forains et manifestations ponctuelles. L'amélioration du fonctionnement du projet et des conditions de circulation routière peut au contraire améliorer les conditions de fréquentation et de déroulement des manifestations de Montbéliard.

**V.4.5 / Risques technologiques****V.4.5.1 Impacts du projet**

Le projet n'entraîne pas d'impact sur les risques technologiques.

**V.4.5.2 Impacts du programme**

La création de l'ouvrage souterrain n'entraîne pas d'impact supplémentaire sur les risques technologiques.

**V.4.6 / Projets urbains****V.4.6.1 Impacts du projet**

Le THNS permet la desserte d'une grande partie des projets urbains de l'agglomération, formant un axe de cohérence, en faveur de la concentration urbaine et d'un développement au cœur de l'agglomération, à l'encontre d'un phénomène d'étalement urbain.

**V.4.6.2 Impacts du programme**

La création de l'ouvrage souterrain de franchissement des voies ferrées permet, en améliorant les conditions de fonctionnement global du projet et des conditions de circulation de l'agglomération après mise en service du THNS, de renforcer les effets positifs du projet sur les projets urbains.

## V.4.1 / Phase chantier

### V.4.1.1 Impacts du projet

Les impacts de la phase chantier sur l'environnement humain tiennent essentiellement aux impacts sur la circulation routière et la fermeture de certains axes le temps de leur réaménagement, dégradant plus ou moins fortement, provisoirement, les conditions d'accès aux activités et aux commerces.

Les travaux vont également générer des emplois dans les travaux publics.

Ces impacts sont provisoires.

### V.4.1.2 Impacts du programme

La construction de l'ouvrage souterrain et de ses voies d'accès n'entraînera aucun impact sur la circulation routière en dehors de la circulation des engins de chantier.

Ces impacts seront limités par l'adaptation des horaires et du calendrier de chantier.

Comme pour les impacts du projet, les travaux contribueront à la création d'emploi dans les travaux publics.

## V.5. CONDITIONS DE DEPLACEMENT

### V.5.1 / Déplacements routiers

Les impacts du projet sur les conditions de circulation ont été évalués en prenant en compte la mise en service de l'ouvrage souterrain de franchissement des voies ferrées. Ce sont donc les impacts du programme qui sont présentés au chapitre VII « Effet du projet et mesures en faveur de l'environnement ».

#### V.5.1.1 Impacts du projet

Le projet entraîne la mise en place de nombreuses modifications du plan de circulation des centres urbains de Montbéliard et d'Audincourt.

L'insertion du THNS est susceptible d'entraîner des impacts importants sur la circulation, du fait essentiellement des changements du plan de circulation et de la réduction de capacité des voiries au niveau de la création de site propre.

Les créations de voirie à l'est du centre-ville de Montbéliard, la traversée de la place du marché à Audincourt, et la mise en connexion de la rue de la Naille avec la RD437 à Audincourt, sont destinées exclusivement aux véhicules particuliers et ont pour objet d'offrir des itinéraires de substitution à ceux empruntant des axes communs avec le THNS. Cette double action : dissuasion d'utiliser les axes du THNS par la mise en place de sites propres, priorités bus, etc. et incitation à emprunter de nouveaux itinéraires, permet de structurer le fonctionnement du trafic routier et de libérer certains axes clés initialement trop chargés comme les axes des centres urbains.

Les créations de voirie au niveau des Gros Pierrons, d'Exincourt, et de Valentigney sont exclusivement destinées à l'implantation de sites propres et ne constituent pas de nouveaux itinéraires pour les voitures.

Grâce aux mesures d'accompagnement du projet, tenant essentiellement à la prise en charge de la modification de l'ensemble du plan de circulation et à la mise en place d'infrastructures destinées à favoriser le report modal (parkings-relais...), les impacts résiduels sur les conditions de circulation des voitures sont faibles.

#### ➤ Montbéliard centre

A Montbéliard centre, d'importantes modifications du plan de circulation sont mises en place pour permettre le passage en double sens du THNS sur l'anse nord et restaurer le trafic automobile sur l'anse sud. Un sens de circulation voiture est conservé sur l'anse nord. Plusieurs rues d'entrée / sortie du centre-ville voient leurs sens de circulation modifié pour réorganiser et rationaliser le trafic de cette zone de façon adaptée à l'arrivée du THNS.

A l'est du centre-ville, le plan de circulation est également légèrement revu pour accompagner la mise en place de la nouvelle voirie routière parallèle à l'avenue des Alliés qui permet de substituer à l'itinéraire passant par l'Acropole un itinéraire dédié aux voitures et ainsi réduire les impacts du projet sur la circulation routière et les accès au centre-ville.

Au centre de Montbéliard, le projet a pour effet de réduire globalement le trafic routier sur l'ensemble des axes et ainsi d'apaiser le centre-ville.

Le trafic augmente à l'extérieur du centre-ville. Les points délicats qui subsistent se situent au niveau des carrefours de la place Ferrer, et au niveau des carrefours entre la rue Henri Mouhot et l'Acropole. L'avenue d'Helvétie se charge également, de même que la rue Jean Bauhin qui permet d'accéder à la nouvelle voirie routière parallèle à l'avenue des Alliés depuis l'avenue d'Helvétie.

#### ➤ Audincourt centre

Dans le centre d'Audincourt, des changements notables sont également prévus par le projet.

Les modifications tiennent notamment à la reconfiguration en carrefours plan à feux des trois principaux giratoires du nord du centre-ville et à la programmation des carrefours d'accès au centre de façon à créer un « effet verrou » pour protéger le centre et inciter à son contournement. Le trafic de transit est-ouest par le centre est ainsi découragé et dirigé vers un itinéraire de substitution empruntant la RD437 et le pont de la Bollardière au sud du centre-ville.

Le centre-ville reste bien accessible aux automobiles pour la desserte des commerces, activités et riverains.

Le trafic augmente au nord du centre-ville.

➤ **Zones de création de voirie**

Au niveau des zones de création de voirie, les carrefours nécessaires sont mis en place pour rétablir les axes intersectés. Les impacts sont faibles.

➤ **Traversée des voies dans l'attente du nouvel ouvrage souterrain**

Dans l'attente de la mise en service de l'ouvrage souterrain de franchissement des voies ferrées, les véhicules empruntant le doublement de l'avenue des Alliés doivent, en arrivant au nord de ce nouvel axe, passer par la rue du Parc pour traverser les voies via le passage à niveau existant.

Au nord du centre-ville de Montbéliard, suite à la réalisation de la première phase, les véhicules ayant emprunté la nouvelle voirie routière parallèle à l'avenue des Alliés devront franchir les voies à hauteur du passage à niveau. En l'absence d'ouvrage souterrain, les véhicules empruntant le doublement de l'avenue des Alliés emprunteront au nord la rue du Parc puis le passage à niveau. Le passage des trains (environ 3 trains par heure de 5h à 21h) engendrera ponctuellement une saturation de cet itinéraire, et un risque d'accident plus élevé.

Ce détour, et le passage à niveau, interrompu trois fois par heure pour le passage des trains, est susceptible, aux heures de pointe, de générer une saturation des abords de la traversée des voies.

**V.5.1.2 Impacts du programme**

La mise en service de l'ouvrage souterrain de franchissement des voies permet de fluidifier la traversée des voies et de supprimer les saturations ponctuelles de la rue du Parc par les véhicules en attente au passage à niveau. Cette seconde phase du programme constitue une clé du bon fonctionnement du projet mis en place en première phase.

**V.5.2 / Stationnement**

**V.5.2.1 Impacts du projet**

Globalement, l'impact du THNS sur le stationnement à l'échelle de l'agglomération correspond à la création de 470 places.

Des places sont supprimées au sein des centres-villes, tandis que de nombreuses places sont créées en dehors des centres-villes, à portée de transports collectifs et au niveau de parkings relais conçus pour favoriser l'intermodalité. Cet impact sur le stationnement est de nature à favoriser la réduction du trafic au sein des centres et à encourager l'usage des transports collectifs pour les échanges.

**V.5.2.2 Impacts du programme**

La création du nouvel ouvrage d'art souterrain n'impacte pas les espaces de stationnement existant initialement à l'ouest de la voie ferrée et que le projet prévoit déjà d'aménager en nouvelle voie de circulation routière.

En revanche, la création des voies d'accès à l'ouvrage entraîne la suppression de places de stationnement au niveau du parking situé directement à proximité des voies ferrées et remplacé par la voie de sortie du futur ouvrage souterrain de franchissement des voies ferrées.

**V.5.3 / Déplacements ferroviaires**

**V.5.3.1 Impacts du projet**

Le THNS n'a pas d'impact direct sur le réseau ferroviaire.

Il permet en revanche de façon indirecte un meilleur accès aux points de desserte existants et potentiels de la navette desservant la gare TGV et améliore la desserte de la gare en transports collectifs.

Il représente aussi une opportunité pour un développement futur du réseau de transport collectif jusqu'à la gare TGV.

**V.5.3.2 Impacts du programme**

La création du nouvel ouvrage souterrain et de ses voies d'accès n'entraîne pas d'impact sur les déplacements ferroviaires en phase exploitation. Le trafic ferroviaire pourra en revanche être provisoirement perturbé lors de la phase chantier de construction du nouvel ouvrage.

**V.5.4 / Transports collectifs**

**V.5.4.1 Impacts du projet**

Le THNS n'impacte pas directement le réseau de bus actuel.

Une restructuration de l'ensemble du réseau de bus est proposée en accompagnement du projet. Cette restructuration vise à valoriser au maximum le THNS en organisant le reste du réseau autour de cet axe structurant, et à permettre aux autres lignes de bénéficier des infrastructures site propre « accélératrices » pour améliorer leur temps de parcours. La restructuration prévoit un maillage efficace du réseau existant avec le THNS de façon à optimiser les temps de parcours sur l'ensemble du réseau.

**V.5.4.2 Impacts du programme**

La création du nouvel ouvrage souterrain n'entraîne aucun impact direct supplémentaire sur les transports collectifs. Toutefois en permettant un meilleur fonctionnement du THNS et de la circulation routière au centre et aux abords de Montbéliard, il permet aux impacts positifs du projet sur les transports en commun de s'exprimer pleinement.

**V.5.5 / Modes alternatifs**

**V.5.5.1 Impacts du projet**

➤ **Cycles**

Le THNS prévoit, sur la quasi-totalité de son linéaire, des bandes et pistes cyclable permettant au projet de s'inscrire en bonne cohérence avec le schéma de développement du réseau cyclable de l'agglomération.

Les continuités cycles sont assurées sur l'essentiel du linéaire. Sur certains secteurs, comme sur le coteau d'Exincourt où les emprises du projet ont été réduites au maximum pour sauvegarder les milieux naturels,, des itinéraires alternatifs sont proposés, permettant de mailler le reste du réseau et de rejoindre les points névralgiques de l'agglomération.

Sur certains secteurs comme les centres de Montbéliard et d'Audincourt ou le sud de Valentigney, l'étroitesse des axes ne permet pas de ménager, outre les trottoirs et les voies de circulation bus et voitures, des pistes cyclables d'une largeur suffisante. Sur ces zones, la largeur des trottoirs ou la limitation à 30 km/h des vitesses de circulation permet d'assurer de bonnes conditions de circulation des cycles.

A Montbéliard, le projet prévoit une liaison réservée aux modes alternatifs entre l'est et l'ouest de la voie ferrée, à hauteur de la place de l'Acropole.

➤ **Piétons**

Des cheminements piétons bilatéraux sont prévus sur la majorité des linéaires du THNS. Le coteau d'Exincourt constitue en effet une exception. Pour des raisons de limitation des emprises au maximum et de sécurité, la voirie ne prévoit dans ce secteur qu'un cheminement piéton étroit destiné aux évacuations.

**V.5.5.2 Impacts du programme**

La construction du nouvel ouvrage souterrain n'entraîne pas d'impact supplémentaire sur les modes alternatifs par rapport au projet.

**V.5.1 / Phase chantier****V.5.1.1 Impacts du projet**

Les conditions de déplacement au sein de l'agglomération montbéliardaise seront perturbées en situation de travaux, à des niveaux différents selon le secteur. Les travaux légers réalisés sur les branches nord des lignes BHNS 1 et 2 et la branche sud du BHNS 2 seront moins impactants que les travaux lourds du reste des lignes, notamment sur les zones d'implantation du site propre au niveau des centres-villes de Montbéliard et d'Audincourt, de la corniche d'Exincourt, et de Valentigney.

**V.5.1.2 Impacts du programme**

La deuxième phase du programme, à savoir la réalisation de l'ouvrage souterrain sous les voies ferrées à Montbéliard, n'entraînera que peu d'impact sur les déplacements. En effet, le site concerné n'est actuellement utilisé par aucun moyen de transport. Le seul impact identifiable concerne l'augmentation de la circulation des engins de chantiers sur les voies adjacentes, ce qui constitue un impact négligeable. L'impact du programme en phase chantier est donc équivalent à l'impact de la première phase du programme.

**V.6. CADRE DE VIE****V.6.1 / Nuisances sonores****V.6.1.1 Impacts du projet**

Dans le cadre du THNS, deux types d'impacts sont à prévoir : ceux liés à la construction de nouvelles infrastructures et ceux liés à la modification de l'existant.

La construction de voiries nouvelles entraîne nécessairement des nuisances sonores. Cependant celles-ci ne sont que très rarement au-dessus des seuils réglementaires. Ainsi, une seule protection phonique est nécessaire pour compenser les impacts des nouvelles infrastructures. Elle est située à proximité du futur axe qui doublera l'avenue des Alliés.

Les modifications de voirie peuvent quant à elles induire de nouvelles nuisances. C'est ainsi qu'environ 15% des habitations à proximité des tronçons modifiés subiront des hausses des niveaux sonores supérieurs à 2 décibels ce qui réglementairement parlant représente une modification significative. Au titre des modifications de voiries et d'un point de vue réglementaire, 41 protections sont dues. Elles sont essentiellement situées au sud de la rue de la Petite Hollande, à proximité de la rue de la Naille et dans la partie sud de la rue Oehmichen.

Compte tenu des contraintes d'emprises existantes en milieu urbain, la stratégie de protection est de proposer à la population éligible des protections phoniques en façades des bâtiments.

**V.6.1.2 Impacts du programme**

La mise en service du nouvel ouvrage souterrain de franchissement des voies permettra, par rapport à la situation projet, de fluidifier la traversée des voies en direction de l'ouest, vers le nord de l'agglomération ou le centre de Montbéliard. Cette fluidification est susceptible de drainer un trafic plus important et d'augmenter légèrement le bruit du trafic. Les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du projet et les mesures de protection proposées prennent en compte la mise en service de l'ouvrage souterrain et prévoient donc déjà la protection contre les nuisances liées à l'ensemble du programme.

La fluidification du trafic aux abords de l'ouvrage d'art peut à l'inverse permettre de réduire les nuisances sonores ponctuelles liées à la saturation des axes qui pourrait apparaître en situation projet à l'heure de pointe en raison de l'attente au passage à niveau.

**V.6.2 / Emissions lumineuses****V.6.2.1 Impacts du projet**

Le projet entraîne des impacts sur les émissions lumineuses au niveau des secteurs de création de voirie périurbaine : sur le secteur des Gros Pierrons et le coteau d'Exincourt essentiellement, et, dans une moindre mesure, sur la friche du Mégarama et le coteau de Valentigney.

La création de voirie à Montbéliard s'inscrit à proximité de zones déjà éclairées et leur impact est très faible.

**V.6.2.2 Impacts du programme**

La construction du nouvel ouvrage souterrain n'entraîne aucun impact supplémentaire sur les émissions lumineuses.

**V.7. PATRIMOINE ET LE PAYSAGE****V.7.1 / Paysage****V.7.1.1 Impacts du projet**

Le THNS fait localement l'objet de traitements paysager, architectural et d'insertion urbaine déclinés sous diverses formes selon les secteurs.

Les impacts potentiels de l'implantation d'un nouveau système de transport, et, essentiellement, de ses nouvelles installations fixes : création de voirie, ouvrage d'art, création de stations... sont donc évités et pris en charge par le projet pour faire du THNS un repère et une unité paysagère en soi.

Le THNS participe donc à la modification du paysage urbain et péri-urbain, mais cette modification est traitée et est donc jugée positive.

**V.7.1.2 Impacts du programme**

La construction et la mise en service du nouvel ouvrage souterrain n'a aucun impact visuel. Le programme prévoit également la construction des voies d'accès à l'ouvrage souterrain.

Ces voies d'accès seront visibles depuis le coteau surplombant les voies ferrées. L'impact faible sur le paysage.

**V.7.2 / Patrimoine historique****V.7.2.1 Impacts du projet**

Le THNS intersecte les ZPPAUP des centres urbains de Montbéliard et Audincourt et passe à proximité directe de certains monuments historiques clés, dont la citadelle de Montbéliard. La desserte en transports collectifs de ces monuments est améliorée, tandis que l'accès en voiture particulière, essentiellement pour les monuments du centre-ville est légèrement moins aisé.

Le projet paysager permet au projet d'impacter positivement les abords de ces monuments et ainsi de les valoriser.

**V.7.2.2 Impacts du programme**

Le nouvel ouvrage souterrain s'inscrit en dehors de la ZPPAUP de Montbéliard et n'entraîne aucun impact visuel.

Les impacts du programme sur les monuments historiques sont donc identiques à ceux du projet.

**V.7.3 / Patrimoine archéologique****V.7.3.1 Impacts du projet**

Le THNS s'inscrit au sein de zones archéologiques sensibles telles que le centre-ville de Montbéliard, et notamment le pied de la citadelle, qui n'a encore jamais fait l'objet de fouilles.

Sur l'ensemble du projet, les affouillements et les manipulations de sol dus aux travaux sont susceptibles de conduire à la découverte de vestiges.

Les impacts potentiels sur ces vestiges (destruction...) et les mesures préventives mises en place concernent essentiellement la phase travaux.

**V.7.3.2 Impacts du programme**

Le nouvel ouvrage de franchissement souterrain s'inscrit au droit de la voie ferrée. Lors des travaux de construction de celle-ci, des affouillements avaient déjà été réalisés, minimisant le risque de découverte fortuite de nouvelle découverte archéologique.

Ce nouvel ouvrage s'inscrit toutefois dans le centre historique de Montbéliard où de nombreux vestiges archéologiques ont déjà été mis à jour, et la probabilité de découverte est donc importante.

Les mêmes précautions que celles mises en place pour le projet, et concernant essentiellement la phase travaux, seront mises en place.

**V.7.4 / Phase chantier****V.7.4.1 Impacts du projet**

Les travaux entraînent nécessairement une modification temporaire des perceptions paysagères du site.

Les emprises chantier du THNS sont en partie situées dans le périmètre des ZPPAUP de Montbéliard et Audincourt-Valentigney. Celles-ci concernent plusieurs monuments historiques. Cependant, les travaux n'auront qu'un impact visuel limité dans le temps du fait de leur caractère temporaire.

Des affouillements sont prévus au niveau des zones de création de voirie et sur la place de l'Acropole. La découverte fortuite de vestiges archéologiques est donc possible.

Les travaux sont susceptibles de perturber l'accès aux lieux touristiques.

**V.7.4.2 Impacts du programme**

La zone impactée par la deuxième phase du programme ne présente pas d'intérêt d'un point de vue paysager, architectural ou touristique, l'impact du programme se résume donc à celui de la première phase.

Concernant le patrimoine archéologique, des vestiges peuvent être découverts lors de la réalisation de l'ouvrage souterrain sous la voie ferrée. Dans ce cas, la découverte est déclarée immédiatement auprès des autorités compétentes.

## V.8. SANTE HUMAINE

### V.8.1 / Impacts du projet

Les dangers les plus significatifs du projet de THNS du Pays de Montbéliard pour la santé humaine sont liés à l'acoustique et à la pollution de l'air.

Les mesures de protections acoustiques proposées dans le cadre du projet (chapitres suivants) privilégient l'isolation à la source, conformément aux recommandations de l'OMS.

Le projet de THNS est susceptible de dégrader la qualité de l'air sur certains axes de l'agglomération (reports de trafic etc.), mais de l'améliorer sur d'autres (diminution significative du trafic sur certains axes). L'amélioration de la qualité de l'air en situation projet à l'échelle du projet et notamment des centres urbains sera renforcée par les améliorations en termes de qualité de vie (facilitation de l'accès aux services, développement des liens sociaux et des modes alternatifs...) induits par le projet.

Les impacts négatifs du projet de THNS du Pays de Montbéliard sur la santé resteront très limités et les mesures mises en place permettront de les réduire efficacement. Ce projet engendrera par ailleurs des bénéfices en termes de qualité de vie, d'accessibilité de l'agglomération et de lisibilité du territoire.

En phase chantier, les impacts concernent le bruit et les vibrations, la qualité de l'air et les nuisances olfactives. Ces nuisances sont temporaires et sont réduites par le respect des réglementations, la limitation des envols de poussières et la mise en place des protections acoustiques dès le début du chantier.

### V.8.2 / Impacts du programme

La mise en service de l'ouvrage souterrain, en permettant de fluidifier le trafic aux abords de la traversée des voies ferrées et à proximité des habitations voisines, peut permettre de réduire les impacts ponctuels difficilement modélisables liés à la concentration et à la stagnation des véhicules en attente au passage à niveau.

L'étude des impacts du projet sur la santé humaine repose sur les modélisations qualité de l'air et nuisances sonores elles-mêmes modélisées sur la base des modélisations de trafic réalisées dans le cadre des études préliminaires et d'avant-projet. Ces modélisations prennent donc en compte la mise en service de l'ouvrage souterrain et qualifie les impacts de l'ensemble du programme.

Les impacts en phase chantier du programme sur la santé sont de même nature que ceux de la 1<sup>e</sup> phase. Par conséquent, les mêmes mesures de réduction pourront être appliquées pour l'ensemble du programme.

