



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

Besançon, le 20 JAN. 2014

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

Avis de l'autorité environnementale

Contournement de Gray - (70)

Synthèse de l'avis

Le contournement de Gray est un projet d'envergure, tant par son coût (80 millions d'euros) que par le linéaire créé (14,7 km de longueur et 3,5 km de raccordements), ainsi que par les ouvrages nouveaux (notamment 2 viaducs de 700 et 500 mètres).

Dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, le projet est soumis à étude d'impact, par conséquent à avis de l'Autorité environnementale, Préfet de Région.

Les principaux enjeux du projet concernent la consommation d'espaces agricoles et forestiers, le paysage et le patrimoine (avec notamment l'archéologie et une zone de protection du paysage), l'eau (dont des eaux destinées à la consommation humaine), les milieux naturels, les espèces et les zones humides au niveau de la vallée de la Saône (notamment au niveau du secteur classé en zone Natura 2000), la gestion des matériaux (déblais-remblais).

Le dossier présenté est globalement de qualité, notamment sur le plan de la présentation .

Ce projet a émergé dans les années 1990, et a progressivement évolué avec la réalisation d'études successives et des phases de concertation et d'échanges , notamment avec le public. A cet égard, la justification de certains choix gagnerait à être mieux explicitée (notamment au regard du périmètre de protection rapproché d'un captage). De plus l'état initial de l'environnement pourrait être synthétisé et présenté à l'échelle de l'agglomération avant de focaliser sur les enjeux au sein du fuseau, de manière à mieux mettre en évidence les raisons historiques du choix de ce dernier.

L'analyse des impacts du projet a porté sur l'ensemble des thématiques attendues réglementairement. Toutefois, certains impacts restent à définir précisément, soit parce que l'état initial appelle des compléments, soit parce que des études prévues ultérieurement permettront de les décrire et ainsi de mettre en œuvre des mesures adaptées, ou encore parce que certains ne pourront être constatés qu'au moment des travaux.

Les trois dossiers qui viendront compléter la DUP sont le dossier loi sur l'eau, le dossier de dérogation à la destruction d'espèces protégées ou de ses habitats, ainsi que la demande d'autorisation au titre du défrichement, cette dernière devant faire l'objet au préalable d'une demande de cas par cas auprès de l'autorité environnementale.

La DUP étant la procédure principale permettant le projet, l'Ae recommande que certaines thématiques soient précisées dès ce stade, notamment parce que ces éléments constituent un enjeu particulièrement fort . Il s'agit :

- des impacts sur la consommation d'espaces agricoles ;
- des impacts sur le paysage, notamment en lien avec la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP) et les sites inscrits et monuments historiques ;
- de la garantie de la protection du captage en eau potable de la Goutte d'Or et des ressources d'intérêt majeur futures ;
- des impacts liés aux 600 000 m3 de déblais excédentaires ;
- des compensations prévues pour les 70 000 m3 de remblais en zone inondable ;
- des mesures relatives à Natura 2000 ;
- de la démonstration de la compatibilité du projet avec le SDAGE ;
- les impacts sur les zones humides ;
- les impacts sur les écoulements d'eau pluviales ;

Contexte réglementaire

La DREAL de Franche-Comté pour le compte du Préfet de Région (autorité environnementale), a été saisie par la préfecture de Haute-Saône, concernant un dossier relatif au projet de contournement de Gray en Haute-Saône. L'emprise de l'infrastructure retenue concerne les communes de Gray, Ancier, Arc-lès-Gray, Batrans, Chargey-lès-Gray, Mantoche et Velet. A noter que d'autres communes sont concernées par des mesures compensatoires : Rigny, Montureux et Prantigny, Beaujeu et Saint Broing. Toutes ces communes sont haut-saônoises.

Le dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique (DUP) a été déposé complet par le Conseil Général de la Haute-Saône (maître d'ouvrage), en Préfecture de Haute-Saône, le 12 novembre 2013. Il comporte une étude d'impact conformément à l'article R122-2 du code de l'environnement. Les rubriques visées dans le tableau annexé à cet article sont les suivantes :

- 6°d) : « Infrastructures routières - Toute autre route d'une longueur égale ou supérieure à 3 km » pour les 14,7 d'infrastructures nouvelles et les 3,5 kms de raccordement ;
- 7°a) Ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres pour les 2 viaducs.

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

Le programme de travaux nécessite également la réalisation de giratoires, de ponts, de passages souterrains et défrichements dont les caractéristiques correspondent probablement aux « cas par cas » de ce même article (précisions non fournies dans le dossier de DUP).

L'étude d'impact date d'octobre 2013. La DREAL a accusé réception du dossier le 21/11/2013.

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

L'autorité environnementale, pour préparer cet avis, a pris en considération les avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) de Franche-Comté, de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de Haute-Saône et de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Rhône-Alpes (Unité Territoriale Rhône-Saône).

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

Le projet

La réalisation du contournement de l'agglomération de Gray correspond à un ensemble d'aménagements réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de Haute-Saône.

Ce projet est motivé par des objectifs de réduction des désagréments et nuisances aux usagers de la route et aux riverains créés par la circulation dense au centre ville de Gray. Il s'agit d'une route bidirectionnelle en deux fois une voie de 15 mètres de large pour une chaussée de 7 mètres.

Dans le détail, les aménagements réalisés sont les suivants :

- 14,7 km de voirie nouvelle et 3,5 km de raccordements
- des ouvrages d'art (OA) : deux viaducs de 700 et 500 mètres, (le 1^{er} franchissant la Saône dimensionné par rapport aux exigences des canaux à grand gabarit de classe Vb, le deuxième franchissant le Dregeon dans le lit majeur de la Saône), trois OA supérieurs (passages agricole, forestier, grande faune), deux inférieurs (voie ferrée) ;
- deux ouvrages hydrauliques (OH) permettant le franchissement de deux ruisseaux : La Dhuy et Les Ecoulottes (passages inférieurs en portique ouvert) ;
- deux tourne-à-gauche,
- huit carrefours giratoires
- deux rabattements de route sur giratoire
- douze bassins de décantation recueillant les eaux pluviales à chaque point bas du sens d'écoulement sur la chaussée. Il s'agit de bassins de décantation déshuileurs-écrêteurs de crue. Les exutoires ne sont pas définis à ce jour.

L'ensemble sera réalisé en sept tronçons successifs échelonnés sur une période de dix ans. Pour ce faire, 1 100 000 m³ de déblais sont envisagés pour 500 000 m³ de remblais. Le montant total des travaux est estimé à 80 millions d'euros. Le dossier présente les caractéristiques techniques principales des aménagements. Celles-ci devront être détaillées en phase conception, en tenant compte notamment des avis et recommandations formulées dans le cadre de la DUP.

Les enjeux identifiés par l'Ae

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

En phase de fonctionnement :

- la réduction des nuisances envers les riverains dans le centre ville de Gray (amélioration de la qualité de l'air, réduction des nuisances sonores) ;
- l'intégration paysagère des infrastructures, notamment des viaducs au niveau des secteurs de plaine et par rapport au site inscrit du centre ancien de Gray, aux monuments historiques et à la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) ;
- la consommation d'espaces, notamment agricoles ;
- la gestion du risque inondation, la maîtrise des écoulements d'eau et de la préservation de la qualité des masses d'eau (notamment à destination de la consommation humaine) au niveau de la Saône, du Dregeon et de leur nappe d'accompagnement ;
- la préservation des milieux naturels (habitats naturels, zones humides, espèces protégées), notamment au niveau du secteur de plaine alluviale et des sites Natura 2000 ;

En phase travaux :

- les nuisances envers les riverains et la santé humaine (essentiellement bruit et poussières) ;
- la gestion du risque inondation et la maîtrise du risque de pollution de l'eau ;
- la préservation des milieux naturels ;

Partie 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 de demande d'autorisation, présenté sous forme d'un rapport unique en 3 volumes (un pour l'étude d'impact et deux pour les annexes), est complet, clair et illustré. Il est proportionné aux enjeux du projet et présente régulièrement des conclusions partielles permettant de bien cerner les principaux points à retenir. Il s'agit d'un dossier qui est globalement de qualité même s'il fait l'objet de la part de l'Ae des remarques suivantes :

Le résumé non technique, proportionné à l'étude d'impact, clair, synthétique et bien illustré, il présente les éléments de l'étude d'impact sous forme thématique en regroupant les éléments relatifs à l'état initial, à l'analyse des impacts et aux mesures proposés. Ce parti pris a pour conséquence que des points de l'étude d'impact ne sont pas repris, comme les volets sur les impacts cumulés, les impacts sur l'urbanisation induite, les consommations énergétiques. **L'Ae recommande de compléter ces points.**

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

- les données de l'état actuel du trafic correspondent à des valeurs d'années différentes (2007, 2011) ;
- les engagements sur les compensations du champ d'expansion des crues remblayé, à savoir s'il porte sur les quatre zones définies pour un total de 64,4 ha, ou les deux zones de l'étude hydraulique (52,79 ha) ;
- la présence d'une canalisation de transport exploitée par GRTgaz région Nord-Est est relevée sur le territoire des communes de Nantilly et Arc-lès-Gray, avec un poste de livraison localisé à proximité immédiate de la D318, sur la commune d'Arc-lès-Gray dans la bande d'étude. Un éventuel déplacement de ces installations doit être étudié très en amont avec GRTgaz, les servitudes associées à la canalisation de transport (et non de distribution) étant plus larges que celles figurant au point 3.5.16.6 de l'étude d'impact :

- contrairement à ce qui est précisé dans l'étude d'impact, le risque sismique doit être pris en considération, dans la mesure où le site est classé en zone 2 (aléa de sismicité faible) et que les ouvrages d'art ne sont pas considérés comme des bâtiments à risque normal, leur conception devant intégrer le risque sismique (Eurocode 8).

L'analyse des méthodes est traitée dans un chapitre spécifique (2), détaillé et illustré. Cette partie appelle les remarques suivantes de la part de l'Ae :

- La méthodologie relative à la réalisation de la cartographie des habitats et à la délimitation des zones humides est détaillée mais n'apporte aucun élément relatif à l'échelle de levée de terrain. On peut ainsi regretter que les investigations ne soient pas fines et exhaustives mais au contraire tributaires d'un plan d'échantillonnage défini au préalable (comme une cartographie de vaste territoire) ; ce qui comporte l'inconvénient de sous-estimer les stations recouvrant de faibles surfaces (remarque d'ailleurs soulevée par le bureau d'études p. 23).
- L'étude trafic prospective date de 2005. Ses principales conclusions ne sont pas reprises dans l'étude d'impact, où figurent des données plus récentes non datées (ex tableau en 3.5.11). Les données récentes auraient pu être intégrées au modèle pour le vérifier. Les estimations auraient pu être prolongées au-delà de 2020, date qui sera antérieure à la fin des travaux. La méthode pour décrire l'état de référence 2025 sans projet n'est pas présentée.
- Les campagnes de mesure de la pollution urbaine de 2001 et 2006 ne sont pas référencées (date, auteur, méthode) et le choix des stations de référence non argumenté selon les polluants.
- Concernant la faune, les premiers inventaires ont été menés en 2011 par le bureau d'étude SAGE Environnement et concernaient tous les taxons. Ces inventaires ont été refaits en 2013 par un autre BE (CAEI), sauf pour les chiroptères (cabinet Léa Dufréne). Les prospections relatives aux amphibiens semblent avoir fait l'objet de repasses, ce qui n'est pas le cas des autres taxons (reptiles, mammifères, chiroptères, insectes). S'agissant des oiseaux, il est dommage que la méthode des IPA (indices ponctuels d'abondance) n'ait pas pu être appliquée au vu du démarrage tardif de l'étude en mai ; des nicheurs précoces ont pu ne pas être détectés. Par ailleurs, l'application de cette méthode aurait pu permettre des comparaisons de peuplements avec l'étude de 2008.
- Les observations de la faune n'ont pu être exhaustives : le démarrage de l'étude en mai ne permet pas l'observation de tous les batraciens par exemple, les prospections nocturnes ont également été relativement trop tardives pour le recensement des chouettes ; la vallée de la Saône est enfin connue comme un couloir de migration et une zone d'hivernage importants pour l'avifaune, or aucune prospection ni analyse n'a été réalisée sur ces volets.
- Le volet archéologique fait l'objet d'un complément (au sein des « additifs à l'étude d'Impact ») qui aborde exclusivement l'état initial. L'analyse des effets du projet, voire la partie mesures, auraient par conséquent dû être complétées.

L'Ae recommande que ces points soient précisés.

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

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

Aires d'études :

Deux aires d'études globales ont été identifiées :

- l'aire d'étude principale correspondant à la zone directement affectée par le projet au niveau de son emprise et de ses abords, en sachant qu'elle est variable selon les thématiques. Il s'agit le plus souvent de la « bande d'étude DUP » de 300 m, ce qui représente une surface de 447,66 ha, l'emprise directe correspondant quant à elle à une surface de 49,56 ha ;
- l'aire d'étude élargie, correspondant à l'agglomération grayloise.

Les aires d'études spécifiques aux thématiques ne sont pas explicitées en préambule de chaque thématique environnementale. Elles sont parfois décrites plus finement dans les études jointes en annexe, sans pour autant faire l'objet de justification.

L'étude d'impact DUP est le document permettant de formaliser, notamment dans la partie « raisons des choix du projet », l'ensemble des démarches menées depuis de nombreuses années et ayant conduit aux caractéristiques du projet actuelles. Le diagnostic de l'état initial devrait dans un premier temps porter sur l'aire d'étude élargie (agglomération, à l'image de la carte de synthèse figurant p.324 dans la partie raisons

du choix) avant de focaliser plus finement au droit d'une aire d'étude au niveau du fuseau retenu. Cette dernière ne saurait dans tous les cas être restreinte à l'emprise DUP qui est une limite administrative.

Trafic : l'état initial du trafic présente des valeurs actuelles, sans aborder les évolutions. De fait, cela empêche de mettre en évidence une baisse pourtant significative sur certains axes comme le montrent les données disponibles via l'observatoire régional des transports (par exemple moins 5 à 6 % sur les RD67 et RD70 (nord-est de Gray) en 1 an, ou encore -18 % en 5 ans sur la RD70 au sud-ouest de Gray). Sur un projet de contournement de cette ampleur, la présentation des données trafic mériterait un traitement plus fin.

Habitats naturels et espèces :

Le projet intersecte le site Natura 2000 "Vallée de la Saône" la ZNIEFF de type II portant le même nom et plusieurs ZNIEFF de type I. Les enjeux concernent les espèces, les habitats naturels et les zones humides.

Cette zone est d'intérêt de par les nombreuses espèces qui s'y reproduisent (mammifères, oiseaux, reptiles, insectes, chiroptères) mais également par celles qui sont de passage lors de migration ou d'hivernage (oiseaux). Ce dernier point, cité dans l'étude, ne fait pas l'objet d'une évaluation, de même que les enjeux pour certaines espèces (voir partie méthodologie). Certaines des espèces inventoriées sur l'emprise DUP sont particulièrement sensibles en Franche-Comté (vulnérable, quasi-menacées, voire en danger sur la liste rouge en Franche-Comté). C'est le cas notamment d'espèces de chiroptères, d'oiseaux et d'odonates. Certaines zones à proximité immédiate du projet sont particulièrement sensibles pour les oiseaux, comme au lieu-dit « en profondière » sur la commune de Rigny.

Les enjeux résident également au niveau des habitats naturels recensés. Près d'un quart de la surface d'emprise du projet concerne des habitats d'intérêt communautaire ou régional. Parmi ces surfaces figurent des habitats d'intérêt communautaire prioritaire (13,9 ha), des habitats communautaires (58 ha) et des habitats d'intérêt régional (50,3 ha). A noter également que des habitats d'intérêt communautaire ou régional pourtant typiques de la vallée de la Saône n'ont pas été répertoriés (prairies de fauche inondables).

Les zones de frayères ne sont pas abordées dans l'état initial.

Zones humides : elles ont été recensées et représentent 115 ha sur l'emprise DUP.

Continuités écologiques : elles font l'objet d'une analyse succincte qui mériterait un développement appuyé d'outils cartographiques.

Eaux superficielles :

L'analyse des enjeux sur le plan quantitatif est satisfaisante, décrivant notamment la sensibilité de la zone vis-à-vis du libre écoulement des eaux et de l'expansion des crues de la Saône. Cependant, il aurait été souhaitable de présenter dans cette partie une analyse des bassins versants naturels présents sur la zone d'étude, et du parcours des eaux de ruissellement, susceptibles d'être interceptés par le projet.

S'agissant des aspects qualitatifs, l'état initial mentionne bien les enjeux relatifs aux masses d'eaux superficielles concernées. La qualité de ces masses d'eaux en 2012 est présentée. L'enjeu consiste à préserver la qualité du ruisseau des Ecoulottes, dont l'objectif de bon état est fixé à 2015, et à ne pas porter atteinte à la qualité de la Saône, qui présente un état écologique moyen et un état chimique mauvais.

Eaux souterraines :

Les masses d'eaux souterraines de la zone d'étude sont bien identifiées. La qualité de ces masses en 2011 est présentée.

Eaux destinées à l'alimentation en eau potable :

- Les captages AEP sont recensés, et cartographiés. Ils exploitent l'aquifère des alluvions de la Saône. L'étude indique que ces formations alluviales sont sensibles aux pollutions. L'emprise du projet traverse la partie est des périmètres de protection rapprochée (PPR) et éloignée (PPE) du nord au sud du champ captant de la Goutte d'Or, définis dans l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du 19 juin 1992. Le tracé passe à environ 250 m de la limite est du périmètre de protection immédiate (PPI). Les puits de la Goutte d'Or captent les alluvions « profondes » (en deçà de 11 m de profondeur). Ils sont alimentés en grande partie directement par la Saône et dans une moindre mesure par sa nappe d'accompagnement. Ce champ captant a été identifié comme structurant selon les critères « population », « dépendance à la ressource alluviale » et « sensibilité » par l'étude de la nappe alluviale de la Saône visant à identifier et protéger les ressources en eaux souterraines stratégiques pour l'alimentation en eau potable des années à venir (2010, EPTB Saône-Doubs).
- L'état initial n'évoque pas les études relatives aux ressources majeures futures potentielles pour l'alimentation en eau potable. Pour autant le projet est situé à proximité immédiate de ces zones.

Il est également à noter qu'au droit d'Arc-les-Gray, le tracé routier sera aménagé en partie dans un secteur de dolines actives, qui constituent des points d'accès privilégiés à la nappe et sont particulièrement sensibles aux pollutions.

Risques technologiques : la canalisation GRT Gaz et ses installations annexes doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Risques naturels :

Le Plan de Prévention du Risque Inondation de la Saône est bien relevé et il est précisé que le projet respectera les dispositions de ce plan. Toutefois, il n'est pas clairement indiqué qu'une partie du projet est situé en zone rouge du PPRI.

Le risque lié à la présence éventuelle de cavités souterraines est évalué. Les cavités listées devraient toutefois être complétée par celles situées à proximité du projet. De plus, ce point mériterait d'être intégré à l'étude géotechnique poussée qui sera réalisée en amont de la conception.

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

Synthèse : un tableau de synthèse clair récapitule les principaux enjeux au sein de l'aire d'étude du fuseau. Il mériterait d'être précédé d'une synthèse à l'échelle de l'aire d'étude élargie, avec notamment une carte de synthèse qui pourrait être comparée à la carte des sensibilités élaborée lors des études de préfaisabilité (présentée en figure 95 dans la partie 6 de l'étude d'impact).

Les enjeux ont été globalement bien identifiés par le maître d'ouvrage. L'Ae recommande que certaines thématiques soient amendées : trafic, milieux naturels (espèces et continuités écologiques), eau (ruissellement), synthèse des enjeux à une aire d'étude plus adaptée.

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

Le dossier détaille les effets de manière claire et par thématique, en distinguant le plus souvent les impacts en phase travaux de ceux en phase opérationnelle et en les caractérisant (effets directs ou indirects, temporaires ou permanents, à court, moyen ou long terme).

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

Analyse des consommations énergétiques : traitée succinctement, elle n'aborde pas la phase travaux, génératrice de consommations.

Consommation d'espaces agricoles et forestiers : Les espaces agricoles seront particulièrement touchés : 30,1 ha de zones de cultures et 9,5 ha de prairies soit plus des trois quarts de l'emprise du projet ; 9,2 ha correspondent à des zones boisées.

Pour les espaces agricoles, les impacts mériteraient d'être précisés au-delà du seul chiffre des surfaces agricoles prélevées, en traitant de la nature des surfaces et des conséquences sur l'activité des exploitants, et en abordant la question prévue réglementairement des aménagements fonciers, agricoles et forestiers qui peuvent être engagés dans le secteur voire induits par l'infrastructure.

Les impacts liés aux défrichements sont quant à eux abordés à travers différentes problématiques (écoulement des eaux, habitats naturels). Ils mériteraient d'être synthétisés dans un paragraphe séparé, dans la mesure où le projet sera soumis à une demande d'autorisation au titre du défrichement. Cette dernière devra être précédée d'une demande de « cas par cas » auprès de l'Ae.

Qualité de l'air : comme l'indique l'étude d'impact p.160, le projet de contournement augmentera de manière globale les émissions dues au trafic routier (augmentation du linéaire routier) tout en réduisant les émissions dans le centre urbain, zone dense en population, et donc la plus sensible à la mauvaise qualité de l'air. Le projet réduit donc l'impact de pollution atmosphérique sur la santé de la population grayloise.

Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité : cette analyse fait l'objet d'un chapitre spécifique bien détaillé. Elle est réalisée à l'horizon 2025 avec ou sans projet et met en évidence le gain de temps et la diminution de l'accidentologie par rapport à la situation de référence, avec a contrario des impacts négatifs tels qu'une augmentation globale des nuisances sonores, de l'effet de serre, et du coût de fonctionnement pour la collectivité.

Paysage et patrimoine : l'analyse des impacts n'est pas proportionnée aux enjeux. En effet, ce projet implique la construction d'ouvrages d'art importants dont plusieurs franchissements de cours d'eau et de

voies ferrées ainsi que des ouvrages hydrauliques. Ces ouvrages et le contournement vont entraîner des déblais, remblais et talus importants. Le dossier fait état pour certains de ces travaux ou ouvrages d'impacts forts en particulier pour le site inscrit « centre ancien » de Gray mais sans qu'aucun élément du type photomontage, coupe ou croquis ne figure dans le dossier pour permettre d'apprécier ces impacts. Ceux sur la ZPPAUP interceptée par le projet ne sont pas décrits, notamment par rapport à son règlement (figurant pourtant en annexe 4). L'Ae recommande que ces points soient précisés.

Habitats naturels et espèces :

L'emprise du projet engendre une modification de l'occupation du sol avec disparition des habitats naturels initiaux. L'étude CAEI dresse de façon claire les superficies impactées des habitats d'intérêt patrimonial et des zones humides, à la fois par rapport au fuseau de la DPU et à l'emprise directe du projet.

Les impacts recensés de manière pérenne ou temporaire sont moyens à forts et concernent notamment :

- la perturbation et le dérangement, notamment d'oiseaux, de mammifères, de chiroptères,
- la destruction de zones reproduction (notamment systèmes prairiaux et bocagers, les enjeux étant moindre sur les milieux forestiers),
- la destruction de zones de chasse ou de nourrissage, notamment d'oiseaux, mammifères, chiroptères,
- la destruction d'habitats naturels et d'habitats d'espèce qui sont parfois d'intérêt communautaire,
- la mortalité par écrasement lors des opérations de défrichage et de terrassement (amphibiens, reptiles) ou par collision lors de la mise en service du contournement routier (oiseaux, chiroptères, insectes),
- l'effet de coupure par destruction de tout ou partie de corridors écologiques ou d'axes de transit, néfaste aux mammifères, aux amphibiens, aux reptiles et aux chauves-souris.

Ces impacts mériteraient d'être parfois qualifiés plus finement.

Les enjeux en période de migration et d'hivernage et pour certaines espèces sont à évaluer pour définir précisément les impacts du projet (voir partie méthodologie).

L'impact évalué sur les espèces (faune) et les habitats naturels nécessite le dépôt d'un dossier de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées qui devra être amendé des remarques supra.

Zones humides : Les impacts sur les zones humides sont évalués à 9,41 ha de destruction au droit du projet. Ces calculs ne tiennent pas compte de deux éléments :

- de la perturbation de la fonctionnalité hydrologique des zones humides (impacts indirects) ;
- des surfaces complémentaires qui pourraient être impactées directement de manière temporaire lors des travaux comme le précise l'étude d'impact (zones de stockage, base de vie).

Compte tenu des 115 ha de zones humides recensés au sein de l'emprise DUP, il est ainsi fort probable que la surface de zones humides détruites soit in fine supérieure à 9,41 ha.

Continuités écologiques : pour les amphibiens, aucun couloir de migration n'a pu être étudié au sein du périmètre du fuseau d'étude. Les inventaires devant être complétés, le porteur de projet veillera à ajouter la problématique des corridors écologiques pour les batraciens.

Natura 2000 :

L'évaluation des incidences Natura 2000 a été faite conformément à l'article R414-19 du code de l'environnement. Elle est complète au regard des dispositions de l'article R414-23 du code de l'environnement et conclusive. L'étude d'impact reprend ses principales conclusions (impacts faibles à forts pour certains habitats et espèces) en renvoyant vers l'étude CAEI en annexe.

Après application des mesures préventives, réductrices et compensatoires, les impacts résiduels sur les habitats et les espèces du site sont qualifiés de faibles à moyens, en concluant sur des impacts résiduels non significatifs. L'Ae est en désaccord avec cette conclusion compte tenu de l'absence de précision sur les mesures (voir partie II du présent avis).

Eau : le projet est susceptible d'impacter les écoulements locaux, du fait de l'imperméabilisation liée aux voiries et aménagements (19 ha environ) avec des conséquences possibles sur les réseaux d'assainissement existants, l'alimentation et le débit des cours d'eau, le risque inondation. Au niveau du secteur des deux viaducs, la transparence hydraulique ayant été recherchée, les impacts du projet sur cet aspect sont faibles.

Eaux superficielles :

S'agissant des aspects quantitatifs, l'étude hydraulique réalisée en annexe a permis de déterminer que l'impact du franchissement du lit majeur de la Saône sur la ligne d'eau sera au plus centimétrique compte tenu des dimensionnements des ouvrages retenus. Plusieurs impacts ne sont pas analysés : ceux en phase travaux, ceux liés à la réalisation de 70 000 m³ de remblais en zone inondable et ceux en phase exploitation sur les bassins versants naturels et les eaux de ruissellement.

Pour les aspects qualitatifs, les risques de pollution en phase travaux (directe ou par ruissellement des eaux pluviales) sont décrits correctement. En phase opérationnelle, les impacts ne sont pas suffisamment caractérisés, puisque les points de rejets en sortie du système de gestion des eaux pluviales ne sont pas encore déterminés.

Zones inondables : l'étude hydraulique met en évidence que la transparence hydraulique est atteinte et que le volume remblayé en zone inondable est de 70 000 m³ pour les deux viaducs. L'analyse des impacts sur la zone inondable mériterait d'être complétée par les incidences sur le ruisseau de la Morthé et sur le dispositif de traitement des eaux usées de la commune de Beaujeu-Saint-Vallier.

Eaux souterraines :

Du point de vue quantitatif : l'analyse des impacts des terrassements des travaux sur la ressource en eau souterraine met en évidence la vulnérabilité importante de la nappe alluviale de la Saône dont la surface piézométrique est très proche du sol. Par rapport au captage de la Goutte d'Or, il faut toutefois noter que la Saône joue un rôle prépondérant dans l'alimentation des puits minimisant l'apport de la nappe alluviale. Toutefois, les impacts du remblai entre les deux viaducs sur l'écoulement de la nappe et l'alimentation du captage en eau potable devront être précisés.

D'un point de vue qualitatif : les risques de pollution de la nappe sont principalement liés à la phase travaux, notamment s'agissant des piles du viaduc qui pourront constituer un point d'entrée dans la nappe.

La synthèse des effets est proposée avec celle des mesures sous forme d'un tableau concluant le chapitre relatif à ces dernières.

Les impacts du projet sont globalement correctement décrits. Certaines thématiques devraient toutefois faire l'objet d'une analyse plus poussée : consommation d'espace agricoles, paysage, zones humides et certaines espèces (dont les continuités écologiques), remblais en zone inondable, eaux superficielles et souterraines (notamment par rapport au captage de la Goutte d'Or). A l'issue des compléments demandés, si certaines conclusions mettaient en évidence la nécessité de modifier substantiellement le projet, un nouvel avis de l'Ae serait nécessaire.

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

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

Le projet est justifié au regard de considérations de trafic, afin d'améliorer les conditions et le cadre de vie des habitats de l'agglomération grayloise et d'optimiser les temps de parcours des usagers de la route qui traversent actuellement le cœur de l'agglomération. Ce projet a été envisagé dès la révision dès 1995 dans le cadre de la politique du Conseil Général de la Haute Saône d'aménagement relative aux grandes liaisons d'aménagement du territoire.

Compte tenu des différences relevées entre les chiffres présentés dans le dossier et ceux de l'observatoire régional des transports (ORT) sur les données relatives au trafic (voir partie I sur les méthodologies), l'Ae invite le maître d'ouvrage à fiabiliser les chiffres sur le trafic présentés dans le dossier afin de conforter la justification du projet à cet égard.

Par ailleurs, les types d'usage seront limités sur la déviation, en conformité avec son statut. Pour certains itinéraires, pour lesquels le nouvel aménagement peut constituer un raccourci intéressant entre villages (ex. Rigny - Ancier), il conviendrait de prendre en compte les autres usagers (notamment les 2 roues et les véhicules agricoles) lors de la conception des différents itinéraires de substitution et/ou de désenclavement.

L'analyse des solutions alternatives a pris en compte plusieurs facteurs qui intègrent des thématiques environnementales (air, bruit, paysage, milieux naturels et physiques).

Cette analyse est issue d'une démarche de diagnostic et de concertation locale menée depuis les années 1990. Le rendu très succinct de l'étude d'impact a été utilement complété dans la nouvelle notice explicative. La présentation pourrait toutefois être amendée des conclusions de l'état initial de l'étude d'impact (voir remarques supra sur les aires d'études).

Au sein du fuseau, aucun argumentaire n'est proposé pour justifier du tracé retenu, notamment pour limiter les impacts sur l'environnement. La question est prégnante pour le périmètre rapproché du captage en eau potable, d'autant plus que le guide technique du ministère de la santé contre-indique toute nouvelle voie de communication

routière dans un tel périmètre (à l'exception de celles destinées à rétablir les liaisons existantes). Au droit de cette emprise, des explications supplémentaires mériteraient d'être fournies pour justifier à la fois du fuseau et du tracé au sein du fuseau.

L'Ae recommande que le volet raisons du choix du projet soit amendé à l'aune des remarques évoquées précédemment, notamment pour le passage du tracé au sein du périmètre de captage de la Goutte d'Or

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

La compatibilité du projet avec les plans-programmes est traitée dans l'état initial (partie 3.5.19).

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la communauté de communes du Val de Gray approuvé le 13 décembre 2012 prend en compte le projet de déviation. Il concerne les communes d'Ancier, d'Arc-les-Gray de Gray. Le projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme de la commune de Mantoche. La DUP devrait ainsi emporter mise en compatibilité du document d'urbanisme, ce qui a été intégré par le porteur de projet pendant la période de rédaction de l'avis de l'autorité environnementale.

Bien que le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée soit présenté, l'analyse de la compatibilité du projet avec celui-ci n'est pas réalisée. Ce chapitre devrait détailler l'adéquation des aménagements avec les orientations fondamentales du SDAGE et mettre en relation les dispositions prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'eau et les milieux aquatiques, en phase travaux et en phase exploitation avec les orientations fondamentales dont le projet relève. Le projet est *a minima* concerné par les orientations fondamentales n°2, n°6B et n°8.

La compatibilité du projet avec le Schéma des Carrières (SDC) en cours de finalisation au moment du dépôt du dossier de demande n'a pas été faite (y compris dans les « Additifs à l'étude d'impact »). La question de la gestion des matériaux est pourtant une question prégnante de ce projet de schéma. L'analyse de cette compatibilité devrait être portée à la connaissance du public dès le stade de l'enquête.

La compatibilité du projet avec la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager existante devra être démontrée.

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

L'Ae recommande que les compatibilités avec le SDAGE, le SDC et la ZPPAUP soient démontrées.

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

L'ensemble des thématiques de l'environnement a été prise en compte dans le projet. Ces dernières font l'objet de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation. La démarche « éviter, réduire, compenser » est ainsi bien mise en œuvre.

Coût total des mesures environnementales : ce coût est présenté dans différents documents.

Dans le dossier complémentaire intitulé « Estimation générale de la dépense » sont présentées l'ensemble des « dépenses destinées à éviter ou compenser les effets négatifs du projet ». L'estimation est de 17,65 M€ pour un coût de projet total de 80,3 M€ (soit 22 % du montant du projet, ce qui est très important). Toutefois, ce coût ne correspond pas exclusivement aux mesures puisqu'il intègre des moyens (études et maîtrise d'œuvre 0,6 M€). Il est à noter des mesures réductrices dont le coût est important (augmentation de l'ouverture du viaduc pour tenir compte des incidences sur le périmètre de captage et la ligne d'eau pour un montant global de 11M€ soit près de 14 % du coût total du projet). Il convient de noter que les présentations chiffrées le sont de manière générale, par grande thématique, et ne sont pas précisées à l'échelle fine de chaque mesure.

Suivi des effets, des mesures, et des effets de mesures : le suivi n'est abordé dans aucun chapitre spécifique. Les mesures font parfois l'objet d'un suivi qui est synthétisé dans le tableau figurant dans la « note complémentaire en réponse aux remarques de la préfecture de la Haute Saône » ; ce suivi n'est jamais décrit précisément, aucun ordre d'idée des fréquences du suivi et des engagements sur une durée n'est présenté. Ces points devraient être précisés de manière à pouvoir être intégrés dans la déclaration d'utilité publique comme le prévoit l'article R122-14 du code de l'environnement, même si certains seront

précisés dans le cadre d'autorisations ultérieures (comme les mesures et le suivi liés à la dérogation « espèces protégées » ou au dossier « loi sur l'eau »).

Qualité de l'air : malgré l'impact globalement négatif du projet sur la qualité de l'air, aucune mesure réductrice de type limitation de la vitesse sur le contournement routier n'a été évoquée. L'Ae recommande que des mesures soient proposées pour diminuer les émissions polluantes globales.

Archéologie : cette thématique n'est pas traitée proportionnellement à l'enjeu. Au vu des connaissances archéologiques dans ce secteur, ce dossier est susceptible de faire l'objet d'un diagnostic archéologique.

Paysage : les mesures proposées à travers le complément « mesures d'insertion paysagères » restent générales. Elles doivent à minima assurer la compatibilité avec la ZPPAUP et se baser sur une analyse paysagère. Le bien-fondé des mesures proposées devra être vérifié ultérieurement au regard des précisions apportées sur l'analyse des effets du projet.

Consommation d'espaces agricoles : des mesures sont prévues sans pour autant être précisées (elles apparaissent exclusivement dans le tableau de synthèse p.322 malgré un impact décrit comme fort). Il s'agit d'une question prégnante au stade de la DUP compte tenu des surfaces directement et indirectement touchées. La question de l'aménagement foncier agricole et forestier devrait également être évoquée comme le prévoit la réglementation.

Habitats naturels – espèces : les mesures notamment, de réduction et de compensation semblent bien proportionnées aux impacts recensés et sont accompagnées de mesures préventives indispensables. Ces mesures devront toutefois être étayées d'éléments concrets mettant en évidence la faisabilité du dispositif et complétées en tant que de besoin au regard des éléments nouveaux liés aux compléments de l'état initial.

Continuités écologiques : il est prévu la réalisation de plusieurs ouvrages afin de rétablir les couloirs de circulation de la faune. Malgré les enjeux relevés pour les amphibiens, aucun batrachoduc n'est envisagé. L'étude spécifique ayant permis d'arrêter l'implantation des passages à faune (bureau d'étude ANTEA), citée à la page 13 de la notice explicative, n'est pas jointe au dossier, ce qui ne permet pas d'apprécier la pertinence de ces implantations.

Natura 2000 : Les mesures compensatoires s'appuient en grande partie sur des acquisitions foncières et des mesures de gestion conservatoires, qui ne sont pas suffisamment détaillées (y compris dans la notice explicative). C'est pourquoi, compte tenu de la destruction d'un habitat d'intérêt communautaire prioritaire et de l'impact significatif sur plusieurs espèces, on peut considérer que les impacts sur le site Natura 2000 sont significatifs. Un avis de la commission européenne sur les mesures compensatoires liées au projet sera nécessaire. En outre, les incidences sur le site Natura 2000 des secteurs servant aux mesures compensatoires au titre du SDAGE, n'ont pas été évalués (pour les trois secteurs situés dans le site Natura 2000).

Zones humides :

Le choix d'infrastructures de type viaducs permet de réduire les impacts sur les deux secteurs plus sensibles au niveau de la Saône et du Dregeon, et des zones humides référencées à ces endroits. Toutefois, le projet conduit à détruire des surfaces de zone humide, pour lesquelles des mesures compensatoires sont envisagées. Elles ne font pas l'objet du présent dossier de DUP, étant reportées au stade de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Des mesures pertinentes sont toutefois évoquées en annexe (parcelles drainées à restaurer en prairie de fauche, parcelles en peupleraies, parcelles décaissées afin de créer des zones d'expansion de crues dans le cadre des compensations hydrauliques).

L'engagement du pétitionnaire porte sur une compensation conforme au SDAGE à hauteur des zones humides détruites. Cet engagement mériterait toutefois d'être détaillé dès le stade DUP compte tenu des surfaces nécessaires (à minima une vingtaine d'hectares), notamment par rapport aux acquisitions foncières envisagées.

Eaux superficielles :

→ Sur les aspects quantitatifs :

En phase travaux, les mesures proposées sont très succinctes et consistent à ne laisser aucun encombrant faire obstacle à l'écoulement des eaux, ainsi qu'à stopper les travaux dans les lits des cours d'eaux en cas de fortes pluies. L'étude ne précise pas les mesures prises en cas de crues, ni les mesures relatives à la présence d'engins de chantier ou au stockage de matériaux en lit majeur.

En phase opérationnelle, le maître d'ouvrage a privilégié la solution d'évitement et donc recherché le maintien de la transparence hydraulique. L'étude hydraulique jointe en annexe, dont la qualité est à souligner, permet de démontrer que le projet n'a pas d'impact sur la ligne d'eau et permet le passage d'une crue centennale.

Zones inondables : les zones de compensation liées au volume d'inondation soustrait aux crues sont présentées dans la notice explicative et l'étude hydraulique et n'appelle pas de remarque. La compensation des 70 000 m3 de remblais en zone inondable doit être envisagée dès le stade de la DUP.

→ sur les aspects qualitatifs : en phase travaux, des mesures adéquates de préservation de la qualité des eaux superficielles sont prévues afin de limiter les risques de pollution.

→ sur les eaux pluviales : les impacts quantitatifs et qualitatifs engendrés par le rejet des eaux pluviales n'étant pas évalués, leur prise en compte est à ce stade insuffisante. Bien que des précisions seront apportées dans le cadre du dossier « loi sur l'eau », des éléments d'appréciation devraient déjà figurer dans l'étude d'impact.

Eaux souterraines :

La préservation du champ captant de la Goutte d'Or, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, est primordiale pour l'alimentation en eau potable du Val de Gray. Il est donc nécessaire de mettre en œuvre un projet qui ne mette pas en péril l'utilisation de cette nappe. Au-delà des impacts des remblais entre les deux viaducs qui devront être analysés finement (voir supra), le fonctionnement quantitatif du champ captant mériterait d'être mieux connu. Par ailleurs, les mesures de réduction des impacts en phase travaux devraient être complétées par des mesures de surveillance de la qualité des eaux souterraines. Enfin, le risque en phase opérationnelle n'est pas exclu. Il s'agit principalement de la possibilité de passage d'une pollution depuis la surface le long des fondations des piles du viaduc, notamment en période de crue de la Saône. C'est pourquoi le suivi en phase travaux et opérationnelle devra être poussé. Le dossier loi sur l'eau devra permettre d'encadrer plus précisément cet enjeu. Sur ce point, le choix d'un passage du tracé en dehors du périmètre de protection rapproché n'est pas évoqué dans le dossier (voir supra).

Déblais-remblais : vu les volumes excédentaires affichés (de l'ordre de 600 000 m³), il s'agit d'un enjeu fort de l'opération. Des orientations de principe sont envisagées dont la compatibilité avec le schéma des carrières devra être analysée. Au regard de l'enjeu, il paraît nécessaire que le maître d'ouvrage poursuive un objectif de réduction du volume excédentaire. Ainsi, pour compléter les mesures prévues par le maître d'ouvrage, ce dernier pourra préciser :

- les optimisations prévues, notamment en termes géométriques et de techniques de construction, au stade des études détaillées pour réduire les volumes de déblais excédentaires
- les dispositions envisagées pour la réutilisation de ces volumes excédentaires dans les emprises du projet pour réduire le volume de matériaux à évacuer en dépôt définitif ;
- les éventuelles pistes envisagées pour les lieux de stockage définitif, afin de pouvoir en apprécier les nuisances et les impacts, notamment en termes de transport.

Le Préfet de région Franche-Comté



Stéphane FRATACCI