DEPARTEMENT DU DOUBS
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU VAL DE MORTEAU

ENQUETE PUBLIQUE

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

AMENAGEMENT D'UNE VOIE DE MOBILITE DOUCE ENTRE MORTEAU ET MONTLEBON

CONCLUSIONS

Enquête n°E 2300020/25
Commissaire enquêteur : Christelle Baud

I Objet de l'enquête publique

Les présentes conclusions motivées font suite à l'enquête publique, rendue nécessaire par le **projet d'aménagement d'une voie de mobilité douce de 1,9km reliant les communes de Morteau et de Montlebon,** porté par la Communauté de Communes du Val de Morteau dans le cadre de sa compétence « voirie d'intérêt communautaire ».

Le tracé de la voie envisagé qui s'inscrit pour une grande partie le long de la RD 48, emprunte la plaine alluviale du Doubs, puis franchit le Doubs, via la création d'une nouvelle passerelle sur pile implantée dans le mineur de la rivière.

Ce projet d'aménagement est soumis à **autorisation environnementale,** régie par les articles L. 214-1 et suivants et R.214-1 et suivants du code de l'environnement, au titre de la **« Rubrique 3.1.1.0 -1 »,** de la nomenclature loi sur l'eau.

Cette rubrique concerne *« les installations, ouvrages, remblais et épis dans le lit mineur d'un cours d'eau » - «1° - Obstacle à l'écoulement des crues ».*

Les impacts du projet sont appréhendés en phase travaux et en phase définitive.

En phase travaux, le volet passerelle du projet nécessitera :
-la création d'une plateforme en remblai sur la moitié du profil transversal du lit mineur,
-la création d'une enceinte en batardeaux en palplanches réalisée pour implanter les deux pieux de fondation de la pile centrale de la passerelle.
Ces ouvrages constitueront un obstacle à l'écoulement des crues
En phase définitive, la pile centrale de la passerelle à créer constituera un obstacle à l'écoulement des crues.

Le projet est également soumis à déclaration loi sur l'eau au titre de différentes rubriques de la nomenclature loi sur l'eau :

Rubrique 2.1.5.0 -2
Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface du bassin naturel intercepté par le projet, étant :
2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D) [1]
La surface totale du bassin versant intercepté par le projet (surface du projet comprise) est d'environ1,6 ha

Rubrique 3.1.2.0 -2
Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau
2° sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m²
En phase travaux le profil en long du lit mineur sera modifié sur une longueur de cours d'eau inférieur à 100 m.

Rubrique 3.1.5.0-2
Installations ouvrages, travaux ou activités dans le lit mineur d'un cours d'eau étant de nature à détruire les frayères les zones de croissances ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet.

En phase travaux, l'aménagement de la passerelle nécessitera la création d'une plateforme en remblai sur la moitié du profil transversal du lit mineur et la création d'une enceinte en batardeaux en *palplanches réalisés pour implanter les deux pieux de fondation de la pile centrale de la passerelle.*
La surface de destruction des frayères de brochets présentes sera d'environ 125 m².

Rubrique 3.2.2.0 -2
Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau
2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m2 et inférieure à 10 000 m2 (D)
Le projet prévoit des installations ouvrages et remblais dans le lit majeur. La surface soustraite est supérieure ou égale à 400m² et inférieure à 10 000 m².

Le projet, **n'est pas soumis à évaluation environnementale**, (articles R. 122- 2 du code de l'environnement)
Pour autant, la demande d'autorisation loi sur l'eau contient une partie « Incidence du projet sur l'environnement » comme le prévoit la réglementation.

Cette enquête qui s'est déroulée du **15 mai 2023 au 03 juin 2023**, jusqu'à 12 heures, a donc été organisée préalablement à l'obtention par la Communauté de Communes du Val de Morteau de **l'autorisation environnementale loi sur l'eau** requise au titre des articles L. 214-1 et R. 214- 1 et suivants du code de l'environnement.
Cette autorisation environnementale est rendue nécessaire par les travaux d'aménagement et d'installation définitive de la nouvelle passerelle avec pile dans le lit mineur du Doubs.

II La maitrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage de ce projet est assurée par la Communauté de Communes du Val de Morteau dont le siège est situé en mairie de Morteau 2, place de l'Hôtel de Ville 25500 Morteau.
Cette Communauté de Communes du Doubs, limitrophe de la Suisse, est actuellement, présidée par Mr Cédric BOLE.

III Contexte et enjeux

III.1. La Communauté de Communes du Val de Morteau

Le Territoire intercommunal
La Communauté de Communes du **Val de Morteau**, [2] composée de 7 communes rurales et de la ville centre de Morteau, s'étend sur une superficie de 162 km² sur le massif du Jura[2] à une altitude comprise entre 750 et 1200 m.
Cette intercommunalité, située à l'est du département du Doubs, à la frontière Franco-Suisse, compte aujourd'hui environ 20 894 habitants.
Le territoire de la CCVM est concentré autour de la plaine alluviale du Doubs et des contreforts karstiques qui l'entourent.
L'occupation des sols est dominée par les forêts et les prairies, éléments forts du paysage local.
La structuration du territoire est caractérisée par son organisation autour du val, ainsi que par le passage d'axes routiers importants en direction de la Suisse notamment
-la RD 461 dite route des Microtechniques (RD 461) qui constitue un axe principal de desserte du Haut-Doubs depuis Besançon jusqu'aux secteurs frontaliers.

[2] en zone de moyenne montagne

Il s'agit d'un axe est-ouest en partie en voie rapide qui relie la RN 57 à la frontière suisse et qui se prolongeant côté suisse par la route principale 20, permettant ainsi d'atteindre Besançon à l'ouest et la ville suisse de Neuchâtel, (40 km par la route).
-la RD 437, axe nord-sud qui permet de rejoindre Pontarlier situé à 32km au sud et l'agglomération de Montbéliard à 73 km au nord.

La RD 48 qui relie Morteau à Montlebon, situées respectivement en rive Gauche[3] et en rive droite du Doubs croise la RD 437 à l'entrée de la ville de Morteau.

Morteau qui se situe au carrefour de ces grands axes, dispose également d'une gare SNCF, située sur la ligne de « Besançon - Le Locle [4] ». Cette ligne est desservie quotidiennement par des trains du réseau TER Bourgogne-Franche-Comté. [5] Des autocars du réseau interurbain de la Bourgogne-Franche-Comté Mobigo font une halte à Morteau sur la ligne LR206 Pontarlier-Montbéliard.

La vie locale est fortement impactée par les enjeux frontaliers et notamment par les déplacements de la population locale, voir départementale qui se rend en Suisse, chaque jour pour y travailler [6] .
L'emploi et l'attractivité des salaires suisses, confrontent ce territoire à dominante rurale à des problématiques urbaines (coût du logement, pression foncière et notamment gestion des déplacements).

Le Parc naturel Régional du Pays Horloger et son « Plan Doubs Horloger »
La CC du Val de Morteau, est membre du « **Parc naturel Régional du Pays Horloger** »[7].
Le PNR est porteur du SCOT et de la politique de mobilité durable sur son territoire, qui se traduit notamment par l'élaboration d'un schéma cyclable intitulé « **Plan Doubs Horloger** ».
Ce plan lancé le 18 mai 2022 participe aux actions du parc visant à rationaliser les déplacements automobiles et à améliorer l'accessibilité aux mobilités durables, il s'accompagne d'autres dispositifs (programme de covoiturage de l'arc Jurassien, programme d'acculturation Moby).
L'objectif de ce plan, étant d'apporter une réflexion globale sur le développement du vélo et de la marche au quotidien sur les territoires des communautés de communes, membres du PNR et d'identifier les itinéraires et les services à mettre en place pour favoriser les mobilités douces.
Le travail du parc a permis l'élaboration de stratégies à mettre œuvre au niveau intercommunal. En pratique, le parc accompagne les intercommunalités qui assument la phase opérationnelle des projets.

Le Plan Climat Air Energie Territorial
La Communauté de Communes du Val de Morteau s'est dotée depuis le 22 février 2023 **d'un Plan Climat Air Energie Territorial,** qui s'inscrit dans les objectifs nationaux en matière d'énergie et de réduction des émissions gaz à effet de serre.
LA PCAET consacre son « **axe stratégique 1.C »,** au développement des mobilités alternatives et bas carbone. La CCVM souhaite développer l'usage d'alternatives à la voiture individuelle et la mobilité active dans les déplacements ainsi que les solutions de télétravail[8].

---

[3] Morteau en rive gauche - Montlebon en rive droite.
[4] Besançon - Le Locle-Col-Des-Roches
[5] Le temps de parcours entre Besançon et Morteau est d'environ 1h00.
[6] Les rémunérations élevées des frontaliers favorisent l'attractivité du territoire et posent la question de la gestion des flux de travailleurs qui travaillent en Suisse ou désirent y travailler ,
[7] Composé également de la Communauté de Communes du Pays de Maîche et du Plateau du Russey,
[8] Elle fixe également un objectif de développement de la mobilité bas carbone..

Le plan climat consacre également son « **axe stratégique 3A** », à la préservation de la santé et de la qualité de vie de ses habitants.
Cet axe concerne plus particulièrement la préservation de la santé au regard des enjeux de qualité de l'air généré par un trafic routier important[9].

La coopération transfrontalière
Morteau et Montlebon sont intégrées au périmètre du « *projet d'agglomération de Neuchâtel* » qui vise notamment, à encadrer et à promouvoir les actions relatives aux mobilités alternatives, (covoiturage, mobilités actives…).
Le projet de voie douce Morteau-Montlebon, qui vise à réduire le trafic frontalier en permettant aux habitants de Montlebon de se rendre facilement à la gare de Morteau, fait partie des projets soutenus et financés [10] par la Confédération Helvétique

III.2. Le tracé de la voie mode doux retenu

Un projet inscrit dans une politique globale
La voie mode doux « Morteau-Montlebon » fait partie des itinéraires identifiés dans « le plan doux horloger ».
En favorisant le développement des mobilités actives (déplacements quotidiens et de loisirs) sur le territoire intercommunal, le projet s'inscrit dans les objectifs de PCEA :
- une alternative au « tout voiture »
- un effet sur la santé
- une contribution à la diminution de la pollution de l'air

Un projet qui a vocation à desservir le secteur de la gare
Compte tenu de son positionnement, au carrefour de grands axes routiers et du contexte frontalier, le secteur de la gare de Morteau à vocation à devenir un véritable pôle multimodal,[11]
Le projet vise donc à relier ce secteur de la commune de Morteau, (rue du Stade), dotés de par ailleurs de nombreux équipements sportifs et de loisirs communaux, au village voisin de Montlebon dans un contexte **sécurisé** pour les usagers de mode doux.

Aujourd'hui, la liaison entre les deux communes bien que directe, reste dangereuse pour les piétons et les cyclistes. Elle est peu empruntée.
Pour un ordre d'idée, la RD 48 comptait déjà en 2017 un trafic de l'ordre de 6200 véhicules / jours [12].

Le projet a donc vocation à rendre attractive la pratique des modes doux dans des conditions confortables et sécurisées pour les futurs usagers.

Le choix d'un tracé sécurisé
La RD 48 qui croise la RD 437 à l'entrée de Morteau permet d'accéder directement aux équipement et services de la rue du Stade.
Néanmoins, le principe d'une voie douce longeant les voies existantes n'a pu être retenu en raison de la dangerosité du parcours[13]. :
Plusieurs contraintes ont été prises en compte :
-Le franchissement dangereux du carrefour RD 48 / RD 437, difficile à aménager,

[99] dépendance à la voiture et trafic de passage des travailleurs frontaliers
[10] pour partie
[11] une porte d'entrée optimale vers la Suisse voisine.
[12] Etude de circulation et de stationnement sur Morteau réalisée par le BE -Transitec.

-Le trafic des poids lourds et des véhicules, Selon l'étude Transitec, la RD 437 comptait déjà en 2017, un trafic de l'ordre de 14 000 véhicules/ jours.

-Le profil réduit du pont rouge emprunté par la RD.48 [14] qui ne permet par l'insertion d'une voie mode doux,
-La traversée de la voie de chemin de fer et d'un passage à niveau
-La nécessité de déplacer l'accès au magasin Bricolage SERAC.

Dans ce contexte, une alternative visant à éviter le carrefour de la RD 437 et ces différents écueils a été recherchée.
Le choix de franchir le Doubs en aval du pont rouge, via la création d'une nouvelle passerelle a été retenu.
L'itinéraire qui débutera au niveau d'une placette implantée rue du Stade à Morteau, traversera le Doubs via une passerelle de 55m², à créer, rejoindra la RD 48, par un cheminement établi en rive droite de la rivière et se poursuivra le long de la départementale jusqu'à Montlebon où il effectuera une boucle.

Cet aménagement réservé aux mobilités douces, déconnecté du trafic routier, garantira une circulation sécurisée pour les usagers de la voie et un accès direct aux équipements municipaux, ainsi qu'à la gare depuis Montlebon.

Concernant la passerelle
Le choix d'une passerelle légère, aérienne avec pile centrale d'une hauteur de 1,35 m implantée dans le lit de la rivière[15], a été privilégié par rapport à un ouvrage sans pile.
Ces types d'ouvrages se différenciant, notamment par leur hauteur, leur intégration paysagère, leur coût mais également par l'importance des culées (masse de béton) à mettre en place.
Il convient en outre de préciser que le projet est situé dans le périmètre de protection du château du Pertusier.

Depuis la passerelle, un cheminement d'une largeur de 3m15 établi en rive droite de la rivière, prolongé par une rampe d'accès permettra de rejoindre la RD 48 [16].
La piste longe ensuite la route départementale, jusqu'à Montlebon où elle effectue une boucle dans le village (Rue du Doubs et Rue des Creux).
Un belvédère d'environ 150m de long est prévu à l'entrée de Montlebon sur une section de la voirie présentant une accotement réduit et un talus de 5 m de haut.

III 3. Les caractéristiques du site retenu

La plaine alluviale du Doubs
Le projet envisagé se situe sur le territoire des communes limitrophes de Morteau, (7000 habitants) et Montlebon (2000 habitants). Il s'agit de communes implantées dans le val de Morteau, présentant un relief marqué (mont/val).
Au niveau du projet, les territoires communaux s'étendent dans un élargissement de la vallée du Doubs à une altitude moyenne de 750 m[17].
Le projet qui longe pour partie la RD 48 et les équipements à créer se situe donc dans la plaine alluviale du Doubs dans un contexte géologique constitué de dépôts alluvionnaires récents (côté Morteau notamment).
Les nappes baignant les alluvions sont en relations direct, avec le Doubs et les ruisseaux temporaires ou permanents s'écoulant dans le secteur, de part et d'autre de la RD 48.
Cette plaine essentiellement agricole constitue le champ d'expansion du Doubs.

---

[14] pour traverser le Doubs,
[15] appui intermédiaire supportant le tablier de l'ouvrage.
[16] Au nord de l'accès au camping
[17] Point haut Morteau : Mont Vouillot, 1144m - Point haut Montlebon : sommet du Meix, 1287m

En période de crue, la plaine est régulièrement inondée. Le niveau de crue centennale est de 755m46 NGF.
Le projet fait partie des projets admis en zone rouge du PPRI sous réserve de respecter des prescriptions particulières/
-la structure des ouvrages doit résister aux pressions hydrauliques de la crue centennale.
Il est également situé en secteur « sous trame des milieux herbacés permanents » dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), adopté le 02/12/ 2015 qui recommande notamment de limiter la fragmentation des continuités écologiques aquatiques et humides liées aux ouvrages hydrauliques et de favoriser les modes de gestion compatibles avec la préservation de la TVB associée aux milieux humides.
Il est enfin situé dans le périmètre de la ZNIEFF de type 1, n° 430007823 dite « Plaine alluviale de Morteau » d'une surface de 533,87ha, répartie sur 6 communes dont Morteau et Montebon (vaste ensemble de zones humides).

Le Doubs au droit du projet
La passerelle nécessitera l'installation d'un appui dans le lit mineur du Doubs, qui sur cette section constitue un cours d'eau non domanial.
Sur le plan piscicole, au droit du projet, le Doubs est un cours d'eau de 2ème catégorie où l'espèce biologique dominante est constituée essentiellement de poissons blancs (cyprinidés).
Une douzaine d'espèces sont recensées dont notamment, le brochet la perche, le sandre la truite. Une réserve de pêche permanente est située en amont du projet
Des zones de frayères ont été relevées dans le secteur durant les prospections.
Le tronçon du Doubs étudié pour les besoins du projet est dominé par des écoulements lentiques[18].
Les berges sont verticales et terreuses, érodées pour partie en rive droite du projet, plutôt stable en rive gauche.
Le projet est compatible avec les orientations du SDAGE 2022-2023[19] et du SAGE qui s'appliquent localement.

Sur le plan foncier,
L'EPCI maîtrisera la totalité des emprises utiles à la réalisation de la voie mode doux.

Le projet s'inscrit dans un secteur sensible du point de vue environnemental

IV Le projet et les travaux utiles à sa réalisation

IV-1. La consistance du projet

Le projet consiste en :
-L'aménagement d'une placette d'accueil arborée et équipée de bancs,
-L'installation d'une passerelle de 55 m de long X 3 m de large reposant sur une pile centrale implantée dans le lit mineur du Doubs,
-La pose de culées (massifs béton) sur les berges du Doubs,
-La création de rampes en rive droite et en rive gauche du Doubs (dont une rampe métallique),
-La création d'un cheminement de 3,15 m en rive droit du Doubs[20],
-La création d'une rampe d'accès à la RD 48 de 24m d'une largeur comprise entre 4 et 10 m au niveau des talus de raccordement,
-La création d'un plateau surélevé pour traverser la RD 48,
-L'aménagement de la voirie existante, voie en enrobée beige à liant végétale comprise entre 2,50m et 3,00 m avec lisse en bois, séparateur béton et plantations ponctuelles,

[18] Est constitué d'un biotope et des êtres vivants propres aux eaux calmes à renouvellement lent
[19] Orientations OF2, OF 5A,6, et 8
[20] mise en place d'un géotextile issu de matière végétal

- La création d'un belvédère, (encorbellement) de 3m de largeur en surplomb d'une zone humide (évitée)
-Une accroche avec Montlebon au niveau du trottoir sud
-La création de lieux de pause (placettes ombragées en béton désactivé ou sablé),
-Une ré-organisation de la circulation pour apaiser la vitesse des véhicules et optimiser la sécurité des piétons et cyclistes

IV-2 les travaux à réaliser

Ce projet nécessite des travaux de voirie classiques et des travaux plus spécifiques en rivière.
Les travaux de voirie
Il s'agit principalement de travaux de terrassement, remblais déblais, pose de couche de roulement, pose de lisses bois et de séparateurs, installation de dispositifs de gestion des eaux de ruissellement, végétalisation, plantations).

Les travaux en rivière
L'installation de la passerelle sur pile nécessite des travaux en rivière.
Effectués dans le lit mineur du Doubs ces travaux soumis à autorisation environnementale en raison de leur impact sur le milieu, nécessitent des mesures et précautions particulières.

Les travaux seront réalisés en plusieurs étapes :

Dans un premier temps, il sera procédé à l'installation des équipements provisoires qui permettront d'installer la pile d'appui de la passerelle dans le Doubs, soit :
- la création d'une estocade en remblais dans le lit mineur pour acheminer la grue utile aux fondations de la pile (remblais temporaires d'environ 850 m3)
- la création d'une rampe d'accès « hors eau» de 6 m de large, entre la berge et l'estocade pour atteindre le centre du chenal et poser la pile, (accès, depuis la rive gauche Morteau),
L'emprise du chantier, prévue, atteint 800 m² (sur plan).

Un puit sera ensuite créé. Il se composera d'un rideau de palplanches métalliques afin d'isoler les travaux de l'eau pour permettre les fondations de la pile, Ces travaux consisteront en des travaux de terrassement et de forage.
L'installation d'un filtre paillé permettra de gérer les matières en suspension.

Par suite, les équipements provisoires seront progressivement retirés et les fondations des deux autres appuis de la passerelle (culées en bétons), établis au niveau de chaque berges seront réalisés, [21]
Une fois les trois points d'assise de la passerelle installés, la structure de la passerelle à proprement parler, sera déposée au moyen d'une grue. Cette opération sera scindée en deux parties.
Le principe de fondations profondes par pieux et micropieux est envisagé, en berge est dans le lit.
Des travaux de terrassement suivis de travaux de remise en état des berges sont également prévus

Ces travaux qui interviendront en période d'étiage feront l'objet d'une surveillance accrue
- Surveillance du niveau du Doubs et de la continuité hydraulique
- Surveillance de la continuité piscicole
- Stockage des engins et matériaux en dehors de la zone inondable
- Evacuation en cas de crue et dispositif de gestion de crise

[21] L'implantation des culées sera soutenue par deux pieux chacune.

Le souci de réduction et d'allégement de la structure a conduit les concepteurs a proposé un ouvrage au profil « hors eau », léger et aéré qui s'intègre au site.
Les travaux en rivière nécessiteront une grande maîtrise technique et une surveillance accrue en phase chantier.
Les entreprises s'associeront l'appui de spécialiste durant les travaux.

V Les incidences du projet sur le milieu

Sur le plan environnemental et sur le plan des risques, ce projet qui nécessitent des équipements nouveaux, à aménager en secteur inondable, des travaux en rivière et qui s'inscrit, plus globalement dans le site « sensible » de la plaine alluviales du Doubs, a forcément des incidences sur le milieu.

Cette situation a rendu nécessaire la réalisation de nombreuses investigations sur le terrain afin d'inventorier les impacts et les risques à prendre en compte, à les évaluer et à rechercher de nouvelles solutions, des adaptations techniques, ou des mesures « ERC ».
Cette situation et les particularités de l'opération ont rendu nécessaire d'appréhender finement les effets du projet, mais surtout les effets des travaux spécifiques utiles à leur réalisation.
Des éléments et études complémentaires ont été sollicités par les services de l'Etat et autres organismes compétents suite à la phase d'examen préalable du dossier de demande d'autorisation « loi sur l'eau » afin de renforcer les mesures proposées dans le dossier initial[22].

Les éléments suivants ont été abordés

- les eaux souterraines,
- les risques de pollutions des eaux superficielles notamment pendant les travaux
- les incidences sur le lit et les berges du Doubs, occasionnées par la mise en place de l'estacade et des équipements provisoires
- les incidences sur la faune piscicole, (habitat, frayères notamment) : durant les travaux de la passerelle et à l'issue de sa réalisation,
- Les incidences sur la prairie humide (présence de zones humides),
- les incidences paysagères de la passerelle,
- les Incidences sur le captage de Montlebon, (projet dans le périmètre rapproché du puit de Montlebon),
- sur la biodiversité et les espèces protégées[23]

L'étude sur la recherche des zones humides par investigation pédologique réalisées le 17 juin 2021 a été complétée en juin 2022
Une étude « contexte piscicole au droit de la passerelle » a été réalisée en novembre 2022, par le bureau d'études Eaux continentales

Sur le plan des risques, ont également été prises en compte :

- les incidences sur la transparence hydraulique,
- les incidences sur le fonctionnement hydraulique de la rivière (En phase travaux de la passerelle),
- les incidences sur le champ d'expansion des crues.

Ces aspects ont guidé la conception des aménagements, et plus particulièrement de la passerelle.

VI Les mesures envisagées pour limiter les impacts du projet

---

[23] Une synthèse des enjeux écologiques est produite en page 167 du dossier de demande d'autorisation loi sur l'eau du 17/03/2023

Le projet appréhende globalement ses incidences en phase, « conception, en phase travaux et en phase définitive » et tente d'apporter des mesures adaptées

Sur le plan hydraulique, le concepteur du projet s'est attelé à limiter au maximum les effets du projet sur les écoulements des eaux et sur l'expansion des crues, [24] par la limitation des remblais :
-Choix d'une passerelle avec pile qui nécessite moins de remblais,
-Choix d'une structure métallique légère pour la rampe de raccordement de la passerelle, (en rive gauche, cette solution évite les remblais, favorise la transparence hydraulique et minimise l'impact dans la plaine alluviale,
- Choix d'une rampe sur pieux en rive droite de la passerelle,
- Culées de la passerelle de faible ampleur,
- Volume de remblais réduit (compensé par des déblais) pour la rampe d'accès à la RD,
- Recharge modéré des accès agricole en remblais,
- Remblais compensé par déblais sur la section de la RD 48,
- passerelle « hors eau » pour résister au crue, (en intégralité au-dessus de la cote de 755, 76m NGF soit 30 cm au-dessus de la cote de crue centennale déterminée à 755,46m NGF
- Choix de gardes corps favorisant la transparence aux crues,
-Partie courante de la voie conçue pour résister aux crues,
-Au niveau du belvédère envisagé le long de la RD 48, la proximité d'un cours d'eau est prise en compte dans l'aménagement.

Il est, en outre, prévu que les remblais à intervenir soient, compensés, « volume pour volume » soit à hauteur d'environ 600 m3, par des déblais à exécuter sur une parcelle intercommunale en friche [252] en zone jaune du PPRI du Doubs et du Thévenot.
Ce site qui correspond à l'ancienne station d'épuration de la commune de Grand Combe Chateleu, est situé à environ 2200 m², à l'amont du projet, dans une enclave par rapport à la ZNIEFF de « la plaine alluviale du Doubs à Morteau [26].
Cette compensation pourra intervenir durant la réalisation du projet.
Cette mesure répond à une demande des services de l'Etat.

Sur le plan des eaux souterraines, le volet piste ne nécessitera pas de travaux de terrassement profond.
Pour les **ouvrages** qui le nécessitent (passerelle, culées), le dossier fait état de techniques de réalisation adaptées aux fondations profondes, qui permettent de réduire les incidences sur les eaux souterraines.
La technique de forage par pieux perdu, rempli de béton qui permet d'éviter les fuites de béton pourra être utilisée pour les travaux de fondation de la passerelle

Concernant le captage d'eau potable du puit de Montlebon, les terrassements ne dépasseront pas 1m de profondeur et des mesures particulières seront prises en phase travaux. Le suivi de la qualité des eaux interviendra dès le début des travaux, (eau du captage et eaux souterraines), le stockage et la maintenance des engins de chantiers se fera en dehors du périmètre rapproché. L'ARS et de la DDT seront systématiquement informées en cas de d'incident.

Concernant les zones humides, les investigations menées, par le bureau d'études sur le terrain, notamment au droit du projet dans la prairie de fauche, indique que la combinaison des deux critères « pédologique et fleur » permettant de conclure à la présence de zones humides dans le secteur.
-La Fritillaire Pintade espèce protégée, est identifiée dans la prairie riveraine du Doubs.

---

[24] Recherche de la transparence hydraulique
[25] Parcelle cadastrée section B n°838 - Au Douffans d'une surface totale de 3215m
[26] ZNIEFF de type 1

Pour autant, il précise que **l'emprise projet et son extension** n'impacteront aucune « zones humides » durant les travaux et en phase définitive.
Des stations de Fritillaire Pintade sont également identifiées au niveau du projet de belvédère prévu à l'entrée de Montlebon, qui surplombe une prairie humide
Les stations seront par conséquent mises en défens et les travaux adaptés.
La délimitation des stations par un piquetage à la rubalise sera réalisée avec l'appui d'un écologue avant les travaux.
La mise en défens devra respecter un espace suffisant pour la réalisation du cycle biologique de l'espèce.

Suivi des travaux par un écologue
Le chantier fera l'objet d'un suivi par un écologue qui assurera une sensibilisation des personnels intervenant sur l'opération.
Le passage d'un écologue avant travaux en rivière est également prévu, (pour permettre la détection de sites du martin pécheur, notamment).

Les autres mesures d'évitement et de réduction sont prévues
Il s'agit des mesures suivantes :
- Maintien des alignements de peupliers, situé au nord de la zone d'études, à l'ouest des stades communaux. qui constituent des zones de nidification de certains oiseaux (merles et pinson des arbres..),
-Traitement de la Renouée du Japon en bordure de la RD 48 (nettoyage et désinfection les engins et du matériel, durant les travaux, interdiction des stockages de matériaux sur les stations identifiées, l'appui du conservatoire botanique pourra être recherché. Un plan de gestion pluriannuel sera mis en place,
- Vigilance contre l'ambroisie espèces colonisatrices.

Les périodes de réalisation des travaux seront adaptées
-Evitement des travaux en rivière durant la fraie des poissons à enjeux
-Evitement des travaux dans le lit mineur et sur les berges en période sensibles pour les poissons et l'avifaune, ainsi que l'herpétofaune (hivernage et incubation), période recommandée entre 1er septembre et 31octobre.
-Travaux à proximité des bosquets recommandée entre 1er septembre et 15 mars pour ne pas déranger l'avifaune et sa reproduction – passage d'un écologue avant intervention
-Evitement des travaux de nuit afin de préserver la faune nocturne

Des mesures complémentaires ont, en outre, été prises suite à l'avis de la DREAL du 21 novembre 2022

-Délimitation au strict nécessaire de la zone de chantier, pour préserver le milieu, cette mesure sera portée à la connaissance des entreprises ;
-Les dispositifs de lutte contre la pollution des milieux et les dispositifs de gestion provisoires des eaux pluviales seront dimensionnés de manière suffisante et feront l'objet d'une surveillance régulière après chaque épisode pluvieux. Leur remplacement sera réalisé si nécessaire. Ils seront retirés en fin de travaux.
-Les eaux de ruissellement de chaque zone de chantier seront prétraitées afin de réduire les matières en suspensions. Elles seront dirigées vers un filtre à paille préalablement à leur rejet dans la rivière.
Ces filtres à pailles seront composés d'un fossé de 25 m, paillé ; La paille sera renouvelée afin de garder une bonne capacité de filtration. Les eaux seront claires en sortis de fossé.
-Les plantations seront réalisées en période favorable.
Les plans sélectionnés issues de variétés locales adaptées au milieu et espèces végétales existantes. Les graines ou plants présenteront une origine ou une traçabilité équivalente au label végétal/local
Concernant les incidences sur le lit mineur du Doubs et les berges

-En phase définitive a l'issue, des travaux de passerelle, les berges seront reconstituées à l'identique. Il sera procédé à un bouturage de saules sur les berges érodées et nue de ripisylve. Ces travaux permettront de limiter l'érosion et d'offrir un habitat de bordure pour les poissons.
-L'installation définitive de la passerelle n'aura pas d'incidence majeure sur l'écoulement du cours d'eau.
La conception de la passerelle et des rampes induiront un faible impact sur la luminosité au droit du cours d'eau.

VII Conclusions

VII 1. Concernant le dossier loi sur l'eau

Le dossier a fait l'objet de compléments à l'issue des observations des services de l'Etat et des organismes compétents,

La demande d'autorisation loi sur l'eau telle que complétée à l'issue des observations de la DDT (rapport du 22/12/2022), et notamment sa partie « incidence du projet l'environnement [27] » ainsi que les études jointes au dossier d'enquête, permettaient d'appréhender clairement la nature du projet, ses incidences sur le milieu, en phase travaux et en phase définitive. Les mesures envisagées pour tenter de limiter ces impacts sur l'environnement.

Ces précisions étaient nécessaires, sur l'aspect « zone humide» et sur la faune piscicole.
Les investigations complémentaires menées ont permis de renforcer les mesures envisagées.
Une vigilance accrue s'imposer concernant ces deux thématiques.

VII.2. Concernant le déroulement de l'enquête

Le projet n'a pas suscité d'observation durant l'enquête. Ils semblent que les habitants soient en attente de ce projet qui facilitera l'accès aux équipements et services implantés à, Morteau, dans des conditions sécurisées. La fédération de pêche a notamment été consultée.

VII.3. Concernant la nature du projet

Le projet qui a vocation à favoriser les mobilités actives s'inscrit dans une politique globale de développement des modes doux sur le territoire de l'intercommunalité, (PCET) et plus généralement du parc naturel du pays horloger (plan doux horloger).
Le développement des mobilités actives permet de réduire la consommation d'énergie d'origine fossile et la pollution de l'air qui lui est associée.
Les émissions de gaz à effet de serre de la marche et du vélo sont considérées inférieures à celles de tous les modes de transport motorisés par le site Impact CO_2 mis en place par le gouvernement français.
Dans un contexte de trafic routier dense, il contribuera à sa moindre échelle, à la lutte contre la pollution atmosphérique.
Il favorisera le recours au mode doux pour les déplacements quotidiens et pour les loisirs.
Il préfigure la réalisation d'un réseau sécurisé, dédié aux cycles et piétons plus dense qui invitera progressivement les usagers encore dépendants de la voiture à se déplacer autrement.
L'itinéraire retenu dessert des zones résidentielles, des lieux de détente et de loisirs ainsi que des équipements publics, des commerces de proximité, ainsi que le pôle multimodal de la gare.
Il contribue à la réalisation des objectifs déterminé par le plan climat répond à une demande sociale forte, dans ce contexte frontalier particulier.
La nature même du projet a vocation à limiter l'usage de la voiture et à encourager les modes de déplacement alternatifs.

[27] E

Le projet garantit la sécurité et le confort des usagers mode doux en évitant les points noirs identifiés sur la RD 48 ;

VII.4. Concernant les incidences sur l'environnement

Le projet se trouve dans le périmètre d'une ZNIEF, ses incidences sur l'environnement ne peuvent être considérées comme mineures.
Le principe d'un linéaire en bordure des voies existantes aurait été moins impactant, mais rendu difficile au regard de la configuration de RD48, à l'approche notamment du carrefour de la RD 437. Les différentes contraintes évoquées la dangerosité du secteur et l'insertion de la voie douce dans le carrefour RD48/ RD 437 présentaient des risques et ne permettait pas de garantir la sécurité des usagers

Le choix d'une passerelle sans pile à priori plus coûteuse et plus lourde risquait de porter une atteinte conséquente aux paysages. Les caractéristiques de la passerelle retenue « aérée et aérienne » permettront une bonne insertion paysagère et ont été validées par la DRAC

Les travaux en rivière et dans la plaine humide seront impactants. C'est indéniable.
Pour autant, les nombreuses mesures ERC ci-dessus évoquées, qui semblent adaptées aux enjeux permettront de diminuer les risques de dégradation et de destruction des milieux.
Dans ce contexte, on peut considérer les incidences du projet acceptables sous réserve d'une grande vigilance en phase de chantier et du strict respect des solutions envisagées.
La présence d'un expert écologue sur le chantier parait d'une nature précieuse.
Les mesures de surveillances et de suivi paraissent indispensables au bon déroulement des travaux.

VII - Le risque de pollution et la gestion des crues

Les risques de pollution et de gestion des crues sont appréhendés, le débit du Doubs est surveillé en phase chantier.
Le maître d'ouvrage a apporté des éléments complémentaires concernant les risques de pollution par MES, (matière en suspension).
Le profil de la passerelle et les équipements favoriseront le bon écoulement des eaux.
Les remblais seront minimisés afin d'optimiser la transparence hydraulique.
Une mesure de compensation remblais/déblais est envisagée. Le terrain utile à sa réalisation est mobilisable et peu éloigné.

L'ensemble des mesures prévues en phase chantier devront s''imposer aux entreprises qui réaliseront les travaux.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

En considération des éléments qui précédent, le commissaire-enquêteur émet :

un avis favorable avec recommandations

sur la demande d'**autorisation environnementale** sollicitée au titre des article L. 214-1 et suivants et R.214-1 et suivants du code de l'environnement, rendue nécessaire par le projet d'aménagement de la voie mode Doubs Morteau Montlebon

Recommandations

- Prescrire au maître d'ouvrage une vigilance absolue pendant la phase chantier et le respect strict des engagements pris dans la demande d'autorisation,

- Accompagner les entreprises qui réaliseront les travaux,

-Encadrer également les mesures d'entretien et de maintenances des équipements.

Fait à Besançon le 30/06/2023

Le commissaire - enquêteur

Christelle BAUD