

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine

Bordeaux, le 07 FEV. 2017

Mission Evaluation Environnementale  
Pôle projets

**Aménagement de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service  
(BHNS)  
sur le territoire de Grand Angoulême  
(Charente)**

**Avis de l'autorité administrative de l'État  
compétente en matière d'environnement**  
(article L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement)

Avis 2016-4196

*L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation.*

Localisation du projet :	Département de la Charente
Demandeur :	Communauté d'Agglomération du Grand Angoulême
Procédure principale :	Déclaration d'Utilité Publique
Autorité décisionnelle :	Préfet de la Charente
Date de saisine de l'Autorité environnementale :	7 décembre 2016
Date de la contribution départementale :	5 décembre 2016
Date de consultation de l'Agence régionale de la Santé :	15 décembre 2016

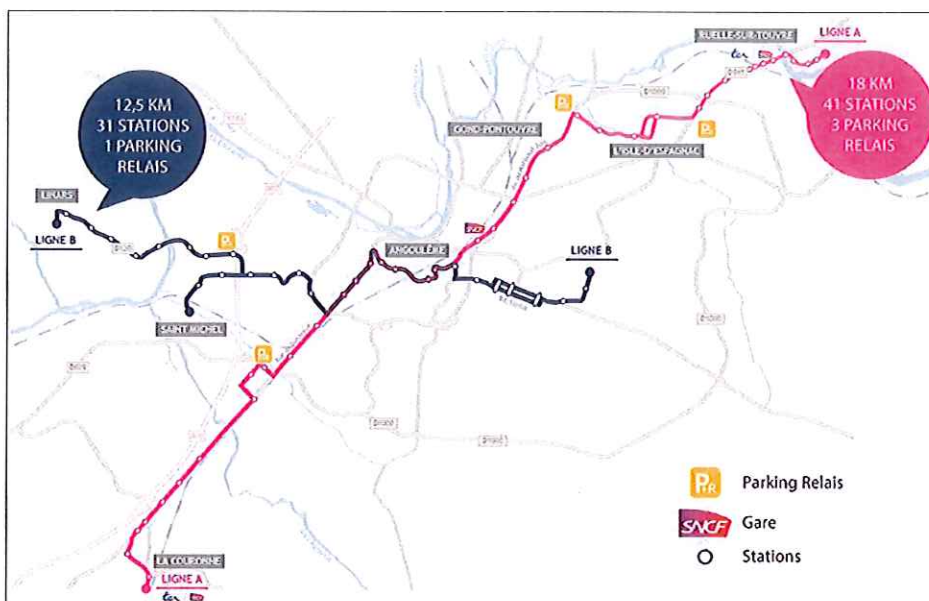
**Principales caractéristiques du projet.**

Le projet, objet de l'étude d'impact, porte sur l'aménagement de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Grand Angoulême. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une réorganisation visant à renforcer le réseau des transports en commun, en lien avec les autres modes de déplacement et en cohérence avec la densification de l'urbanisation de l'agglomération. Le BHNS constituera dans ce cadre l'axe majeur et structurant de l'ensemble du réseau.

A l'issue des études, l'itinéraire retenu le 12 mai 2016 par le Conseil communautaire de Grand Angoulême, s'étend sur les territoires de huit communes (Ruelle-sur-Touvre, L'Isle-d'Espagnac, Angoulême, Saint-Michel, Linars, Fléac, La Couronne et Soyaux) et comprend deux lignes :

- une ligne orientée Nord-Est/Sud-Ouest allant de Ruelle-sur-Touvre à La Couronne, s'étendant sur 18 km, et comprenant 38 stations et trois parkings relais,
- une ligne orientée Est / ouest allant de Soyaux et Linars / Saint-Michel, s'étendant sur 12,5 km et comprenant 31 stations et un parking relais.

Le tracé des deux lignes est représenté ci-dessous :



Tracé des deux lignes

Au cœur du centre-ville d'Angoulême (zone de plateau et rue de Bordeaux), le tracé des deux lignes est commun sur un linéaire de 3,6 km. Les deux lignes projetées reprennent globalement le tracé des lignes principales du réseau actuel (lignes 1 et 6 notamment). Trois niveaux d'aménagement sont identifiés selon la nature des aménagements prévus (un de façade à façade, deux pour les aménagements ponctuels, ou trois pour les aménagements limités aux stations), tenant compte de la configuration des infrastructures existantes et de la fluidité du trafic.

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n°6c du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement portant sur les infrastructures routières.

## I – Caractère complet du dossier.

Le contenu de l'étude d'impact transmise à l'Autorité environnementale intègre les éléments requis par les dispositions de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

## II – Qualité du contenu de l'étude d'impact et caractère approprié des informations qu'il contient.

### II.1 Résumé non technique

L'étude d'impact comprend un résumé non technique clair, qui permet au lecteur d'apprécier de manière suffisamment exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

### II.2 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement aborde l'ensemble des thématiques de l'environnement. Les principaux éléments sont rappelés ci-dessous.

- Concernant le milieu physique, le projet s'implante dans le bassin versant de la Charente et intersecte plusieurs de ses affluents, dont la Touvre, l'Anguienne, les Eaux Claires, la Charreau et la Boême.

Le territoire couvert par l'aire d'étude est confronté à plusieurs risques naturels, en particulier liés aux inondations par débordement des cours d'eau sensibles aux phénomènes de crues. Des zones inondables sont ainsi bien identifiées sur la vallée de la Charente et sur les vallées des Eaux Claires et de la Touvre. Il est également à noter que le projet intersecte le large périmètre de protection de la prise d'eau sur la Charente sur la commune de Coulange-sur-Charente.

- Concernant le milieu naturel, le projet s'implante dans un secteur globalement artificialisé, au niveau d'infrastructures routières existantes.

Plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) sont cependant recensées dans la zone d'étude, ainsi que deux sites Natura 2000 : « Vallée de la Charente entre Angoulême et Cognac et ses principaux affluents » et les « Vallées calcaires péri-angoumoises ».



Les habitats naturels le long du tracé des deux lignes ont été inventoriés, ainsi que la faune et la flore. Globalement, les enjeux restent très limités sur les tracés retenus. Il ressort toutefois des secteurs sensibles en marge du tracé, liés aux pelouses calcicoles, aux secteurs présentant une espèce flore protégée (Odontites de Jaubert), aux arbres abritant potentiellement du Grand capricorne, aux cours d'eau et prairies humides ainsi qu'aux arbres âgés hébergeant potentiellement des oiseaux et des chauves-souris protégés.

- Concernant le **milieu humain et le paysage**, le projet s'implante en milieu urbain, au sein d'Angoulême. L'étude intègre, en page 125 et suivantes, une analyse paysagère détaillée au niveau du tracé. Il est à noter que l'aire d'étude est concernée par plusieurs périmètres de protection d'édifices classés ou inscrits à l'inventaire des Monuments Historiques. Le projet intersecte également l'Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine liée à la ville d'Angoulême, ainsi que son secteur sauvegardé lié à son centre-ville historique.

### ***II.3 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation***

L'analyse des impacts et la présentation des mesures abordent l'ensemble des thématiques de l'environnement.

- Concernant le **milieu physique**, le projet intègre la mise en œuvre de plusieurs mesures d'évitement et de réduction (installation de chantier, plan de respect de l'environnement, gestion des produits polluants ou dangereux, réhabilitations après travaux) permettant de réduire les incidences potentiellement négatives sur cette thématique. Le projet s'implantant sur des secteurs d'ores et déjà urbanisés, sur des infrastructures existantes, les incidences restent très limitées.

- Concernant plus particulièrement la thématique de l'**eau**, il ressort du dossier que les services en charge de la Police de l'Eau de la Direction Départementale des Territoires, ont été associés à la définition du projet. Les impacts potentiels, au regard des mesures de réduction mises en œuvre, sont considérés comme faibles. Le projet est soumis au régime de déclaration au titre de la loi sur l'eau pour les aménagements à réaliser au niveau du tronçon situé dans le secteur de l'hôpital de Girac et du parking relais des « Trois Chênes » et devra, à ce titre, faire l'objet d'une étude d'incidences sur l'eau et les milieux aquatiques.

- Concernant le **milieu naturel**, le projet s'inscrit en zone urbaine et périurbaine dans des secteurs où les enjeux portant sur cette thématique restent limités au droit du projet. Les aménagements en tracé neuf, comme le tronçon à proximité de l'hôpital de Girac ou le parking relais, couvrent des surfaces réduites et impactent des habitats largement anthropisés et de faible intérêt écologique (parcelles de grandes cultures et terrain vague).

Le porteur de projet a privilégié l'évitement des secteurs sensibles en périphérie du projet, et leur préservation en phase travaux (mesures portant sur la période de travaux, le balisage, l'aménagement des aires provisoires et le recueil des eaux pluviales).

L'étude conclut à juste titre à l'absence d'incidences sur les habitats et espèces à l'origine de la désignation des sites Natura 2000 recensés à proximité du projet.

- Concernant la thématique du **paysage**, le projet contribue à valoriser le paysage existant, par des plantations d'arbres et le traitement paysager des aménagements. Il est également noté l'engagement de n'abattre aucun arbre considéré comme remarquable. Le projet intègre plusieurs photomontages permettant au public d'apprécier les aménagements prévus.

- Concernant la thématique des **déplacements**, il est noté que les sens de circulation sur l'ensemble des secteurs traversés par les deux futures lignes de BHNS sont conservés, à l'exception de la rue des Plantiers au cœur d'une zone industrielle pour laquelle un sens unique sera mis en place.

Les simulations réalisées dans le cadre de l'étude permettent de démontrer un gain de temps significatif sur les lignes A et B. Le report modal est par ailleurs estimé à 667 voyages/jour, soit 580 véhicules particuliers en moins par jour. Le dossier mériterait toutefois d'être complété par une description des hypothèses de trafic sur les itinéraires empruntés et des conditions de circulation, ainsi que la présentation des méthodes de calcul utilisées pour évaluer les conséquences de la réalisation du projet.

- Concernant la thématique des **nuisances et des perturbations** générées lors de la phase travaux, le projet s'accompagne de plusieurs mesures afin d'en atténuer les effets. Ainsi le projet intègre notamment la mise en place d'un plan de respect de l'environnement, la mise en œuvre d'actions de communication (réunions publiques, informations durant la durée du chantier), la mise en œuvre de mesures de réduction de bruit au niveau des secteurs sensibles (qu'il conviendrait toutefois de préciser), une organisation des travaux permettant de limiter les perturbations du fonctionnement urbain, des mesures spécifiques pour les commerces et les services

(avec notamment le maintien des accès) ainsi que des mesures visant à limiter la gêne pour les circulations routières, piétonnes et cyclistes.

- En remarque, concernant l'ensemble **des mesures d'évitement et de réduction** intégrées dans le projet, il est rappelé que, conformément aux dispositions de l'article L. 122-1-1 du Code de l'environnement, la décision d'autorisation devra préciser les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et les caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables. Elle devra également préciser les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

#### **II.4 Justification et présentation du projet d'aménagement**

L'étude d'impact intègre, en page 201 et suivantes, une partie relative à l'analyse de variantes de tracé et aux raisons pour lesquelles le projet a été retenu.

Il ressort que le BHNS emprunte en grande partie le tracé des lignes 1 et 6 du réseau actuel de transport en commun, permettant la desserte des pôles d'emplois, d'habitat et des équipements majeurs de l'agglomération, avec une qualité de service et de performance plus élevée. La mise en œuvre de ce mode de transport est de nature à favoriser le report modal permettant de réduire le trafic de voitures et donc à favoriser la décongestion urbaine.

Le projet vise également à développer l'intermodalité sur l'agglomération. C'est la raison pour laquelle la ligne A dessert la gare d'Angoulême, au niveau de laquelle un pôle d'échanges multimodal a été récemment mis en service, ainsi que la halte ferroviaire de La Couronne.

Pour une bonne information du public, le dossier gagnerait cependant à être complété par l'explication des raisons ayant conduit à l'abandon du projet de lignes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui avait fait l'objet d'études techniques de faisabilité et d'études préliminaires entre 2010 et 2012.


Par ailleurs, il ressort que les enjeux et les objectifs du projet ne sont définis que dans les limites du périmètre actuel de la communauté d'agglomération. Les évolutions à venir possibles quant aux fonctionnalités du BHNS, dans la perspective de l'extension de la structure intercommunale au 1<sup>er</sup> janvier 2017, ne sont pas évoquées dans le dossier. Une analyse complémentaire paraît nécessaire pour mieux appréhender les besoins en matière de déplacements dans un périmètre élargi. Il en est de même des interrogations sur le positionnement stratégique et la capacité réelle des quatre parkings relais au regard du rayonnement potentiel du BHNS à l'intérieur des limites du Schéma de Cohérence Territoriale.

### **III – Conclusion de l'avis de l'Autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement.**

L'analyse de l'état initial de l'environnement permet de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du site, portant notamment sur le patrimoine, le paysage, et dans une moindre mesure, le milieu naturel en périphérie du projet.

La mise en œuvre du projet est de nature à favoriser le report modal permettant de réduire le trafic de voitures et donc à favoriser la décongestion urbaine. Il contribue également à améliorer l'intégration paysagère des aménagements existants. À cet égard, l'Autorité environnementale relève la finalité positive du projet pour l'environnement.

Les mesures d'évitement et de réduction proposées sont proportionnées aux enjeux environnementaux. Des compléments sont néanmoins attendus concernant les hypothèses ayant conduit au dimensionnement du projet et aux estimations de trafic.

Le Préfet de région,  
  
Pierre DARTOUT