



## PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

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

Lille, le - 3 FEV 2017

### **Avis de l'Autorité environnementale**

**Réf : 2016-0382**

**Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet de création de quatre lignes de bus à haut niveau de service au sein de la communauté d'agglomération Amiens métropole.**

Le projet de création de quatre lignes de bus à haut niveau de service au sein de la communauté d'agglomération d'Amiens Métropole est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 6d [création de plus de 3 kilomètres de routes] du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, en vigueur à la date du dépôt du dossier.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale. L'avis porte sur la version de septembre 2016 de la déclaration de projet incluant notamment une étude d'impact.

#### **1. Présentation du projet**

Le projet consiste en la mise en place de 4 lignes de bus à haut niveau de service au sein de l'agglomération amiénoise :

- la « ligne rouge », d'une longueur de 11 kilomètres, relie le quartier de la paix à l'IUT ;
- la « ligne verte », d'une longueur de 11,4 kilomètres, relie le centre commercial nord au centre commercial sud ;
- la « ligne bleue », d'une longueur de 15,3 kilomètres, relie le quartier « Etouvie » au centre commercial Amiens Glisy par le centre-ville et le faubourg de Hem ;
- la « ligne jaune », d'une longueur de 12 kilomètres, relie le stade de la licorne à la gare de Longueau par le centre-ville.

Le projet devait à l'origine être un tramway composé d'une ligne unique. Il a ensuite évolué vers un réseau de 3 lignes de bus à haut niveau de service. Des études préliminaires ont mis en évidence la nécessité de créer une quatrième ligne, la ligne jaune. Ces quatre lignes parcourront, sur 50 kilomètres, l'agglomération d'Est en Ouest et du Nord au Sud. Ce tracé reprend plus ou moins le tracé des « lianes » actuelles du réseau Ametis. Leur parcours traverse le centre-ville d'Amiens en le reliant à ses quartiers périphériques et aux communes de Boves, Cagny, Dury, Glisy, Longueau, Pont-de-Metz et Salouël.

Le déploiement de ces quatre lignes de bus inclut les opérations suivantes :

- aménagement de 10 km de voiries dont 5,6 km seront réaménagés et 2,4 km créés ;
- aménagements au niveau des carrefours ;
- création de quatre parcs de stationnement relais pour un total de 459 places ;
- création ou aménagement de stations de bus selon quatre types en fonction de l'importance et de la fréquentation des arrêts ;

- création de systèmes de gestion des eaux pluviales ;
- construction d'un dépôt de bus sur 6 hectares, dans la commune de Rivery ;
- aménagements paysagers et d'espaces publics.

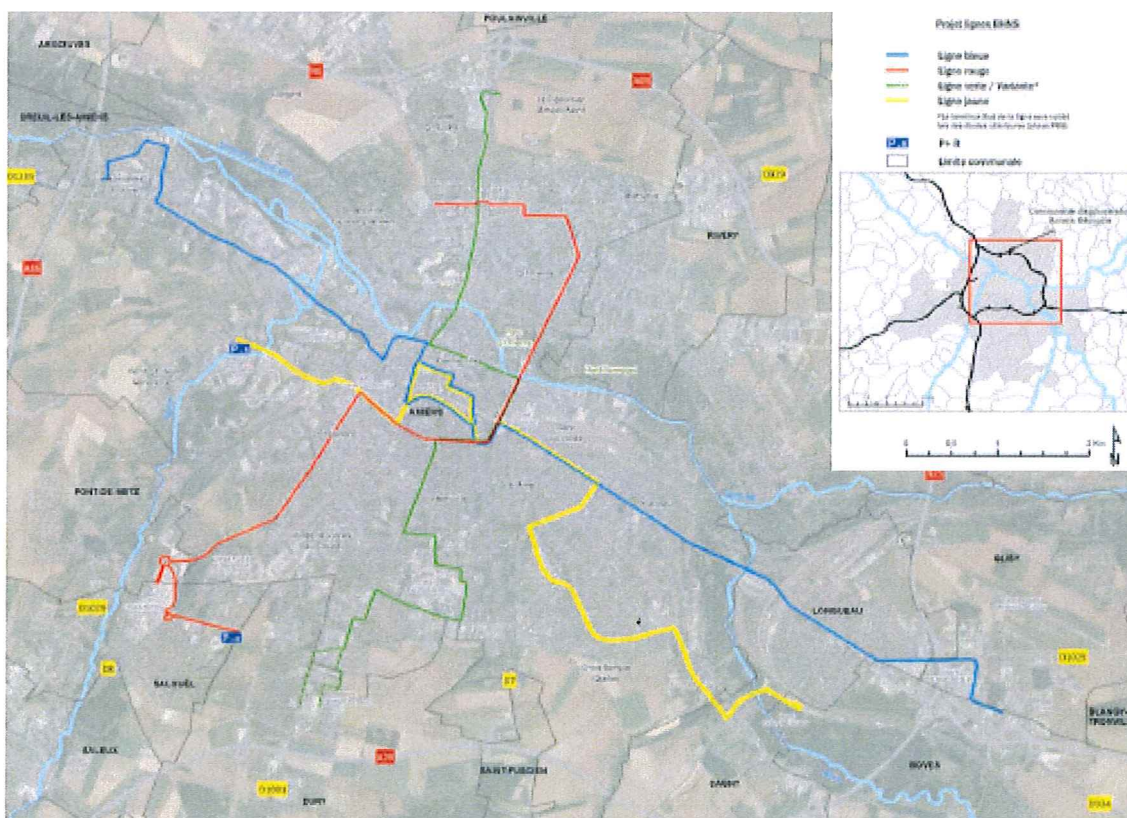
Il est à noter que sur certains axes empruntés par le futur réseau de bus à haut niveau de service, des sites propres sont déjà existants comme sur la chaussée Jules Ferry.

	Ligne Bleue	Ligne Jaune	Ligne Rouge	Ligne Verte
Temps de parcours actuel (mn)	00:55:20	00:42:55	00:46:10	00:46:10
Vitesses commerciales actuelles (km/h)	15,3	15,1	14,0	14,8
Temps de parcours projetés (mn)	00:51:40	00:39:10	00:39:30	00:39:20
Vitesses commerciales projetées (km/h)	16,4	16,6	16,4	17,4

TABLEAU 1 : VITESSES COMMERCIALES AVANT / APRES AMENAGEMENT DES LIGNES

Figure 1 : Comparaison de la vitesse commerciale des lignes de bus créées sans et avec aménagement de voirie (Source : étude d'impact)

La fréquence des arrêts sera, pour toutes les lignes, d'un bus toutes les 8 minutes en heure de pointe et un bus toutes les 10 minutes en heure creuse. Ce projet augmente la vitesse d'1 km/h pour les lignes bleue et jaune et d'environ de 2 km/h pour les lignes rouge et verte.



CARTE 3 : LOCALISATION DU PROJET : 4 LIGNES BHNS ET P+R LICORNE ET IUT

Figure 2 : Localisation du projet (Source : étude d'impact)

Ce projet a pour objectif premier de redonner une attractivité aux déplacements en transport en commun dont la fréquentation est en déclin depuis le début des années 2000. Il doit également participer aux objectifs du Plan déplacement urbain d'aboutir à l'horizon 2023, à une part modale de 50 % de déplacements hors voiture individuelle.

## **2. Qualité de l'étude d'impact**

Le dossier est globalement conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement. L'ensemble des impacts sont appréhendés correctement, même si le volet « eau » mérite d'être développé.

Les différents projets urbains connus dans le secteur d'étude permettent de visualiser un état initial projeté. Sans que cela soit réglementaire requis, l'étude d'impact aurait pu s'attarder sur les deux projets suivants, directement intéressés par la création des lignes de bus :

- l'électrification de la ligne de chemin de fer Amiens-Rang du Fliers, en prolongation de Paris-Amiens, non encore soumis à avis de l'Autorité environnementale ;
- le projet routier « barreau sud », connectant l'autoroute A 29 à Amiens, en partie emprunté par les bus et desservant le parking relais de la ligne rouge, qui a été dispensé d'étude d'impact par décision du 17 septembre 2015.

Sur la qualification des incidences du projet, il conviendrait :

- de considérer la création d'un dépôt de bus, dont l'horizon est similaire à la mise en service des lignes, comme une composante à part entière du projet et de réaliser son évaluation environnementale (en sus de la présentation de ses caractéristiques dans le chapitre dédié à la notion de programme de l'étude d'impact) ;
- d'analyser l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme, en sus de sa comptabilité, notamment ce qui concerne les perspectives d'urbanisation autour des terminus des lignes et les effets potentiellement engendrés par la création de parkings relais ;
- de traiter des interactions entre les projets urbains connus et la nouvelle offre de transport en bus et d'envisager des mesures d'adaptation de ces projets telles qu'une densification, une limitation/mutualisation des stationnements, la facilitation des cheminements doux autour des arrêts, propices à un report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun.

## **3. Prise en compte de l'environnement**

L'autorité environnementale estime que les principaux enjeux du projet concernent l'aménagement du territoire, les déplacements, le patrimoine naturel et le cadre de vie.

### **3.1. Aménagement du territoire**

Les futures lignes de bus relient globalement l'ensemble des pôles de l'agglomération amiénoise au centre-ville. Ce réseau connecte les pôles d'activités dont le CHU Amiens métropole, les centres commerciaux et zones d'activités aux pôles d'habitat dont les quartiers denses du Nord d'Amiens. Les projets urbains sont également pris en compte puisque la zone d'aménagement concerté (ZAC) Intercampus, le projet Frey ou encore le projet de pôle universitaire au niveau de la citadelle seront desservis. L'ensemble du réseau de bus à haut niveau de service se tient au sein d'un espace déjà urbanisé, ou en voie de l'être, et compte peu de portions situées sur des espaces naturels et agricoles. Par conséquent, ce projet ne devrait pas entraîner directement de nouvelles ouvertures à l'urbanisation. De même l'utilisation majoritaire de voies routières existantes permet une moindre artificialisation des sols et fragmentation des espaces.

Néanmoins, les aménagements connexes aux tracés des bus proprement-dit sont susceptibles d'impacter des terres agricoles et naturelles. Le dépôt de bus artificialisera directement 6 hectares, sans présentation de variantes ; le foncier des pourtours des terminus n'apparaît pas encadré.

### **3.2. Transports et déplacements**

#### **a) Trafic**

Des relevés effectués en 2014, ont permis de mettre en évidence le trafic au sein de l'agglomération amiénoise. Les axes présentant un trafic important et concerné par le projet de lignes de bus sont :

- les voies pénétrantes au Nord vers le centre-ville avec 20 000 à 35 000 véhicules par jours (ligne verte) ;

- l'axe « rue du général Leclerc / rue de la 2<sup>e</sup> DB » en centre-ville avec 20 000 à 30 000 véhicules par jour (lignes jaune et bleu) ;
- les boulevards de ceinture du Sud et l'Est du centre-ville avec 16 000 à 26 000 véhicules par jour (lignes rouge et verte) ;

Le projet entraînera des suppressions de voies auparavant utilisées par le trafic automobile. Ces suppressions de voies prennent place au niveau de la pénétrante Nord et des boulevards Carnot et Marignan Larrivière (boulevards sud). Cela aura un impact sur les conditions de circulation dans un premier temps en phase de travaux et à terme sur la répartition spatiale du trafic. Pour soulager ces axes menacés d'une augmentation du trafic routier, il est prévu en mesure compensatoire de répartir les flux de transit sur des axes parallèles. Ainsi, le trafic de la rue Leclerc serait dévié vers le boulevard Faidherbe et ceux des boulevards de ceinture sud du centre-ville vers ceux de la grande ceinture sud. Ces axes seraient à même d'accueillir ces flux supplémentaires étant donné qu'ils disposeraient selon l'étude d'impact d'une capacité de réserve de 50 %.

### **b) Stationnement**

Le projet prévoit la suppression de places de stationnement au niveau des boulevards sud, Jules Ferry, avenue Albert Camus et la rue Alexandre Dumas. De nouvelles places de stationnement au sein de la cité scolaire et au niveau des parkings relais seront créées. Le parc de stationnement au droit de l'IUT, 229 + 110 places, apparaît peu justifié au regard de l'offre de transport en commun projetée, de l'offre de stationnement existante, de sa localisation et d'une rupture de mode de transport non favorisée par le barreau sud, fluidifiant la circulation automobile vers le centre-ville.

### **c) Intermodalité**

Actuellement, au sein de la commune d'Amiens, la part modale des transports en commun est de 7 % contre 33 % pour la marche et 56 % pour la voiture. Ces résultats sont comparables à ceux observés à l'échelle plus large du grand Amiénois. Les porteurs du projet font l'hypothèse que la mise en service des 4 lignes de bus impliquera un report modal de 5 % en faveur des transports en commun.

La desserte des trois principales gares ferroviaires (Amiens, Amiens Saint-Roch et Longueau), la connexion au réseau cyclable et l'aménagement de pistes cyclables le long des nouveaux itinéraires de bus sont des opportunités pour combiner et augmenter les déplacements alternatifs à l'autosolisme.

Les aménagements de voirie sont destinés à améliorer la vitesse commerciale. Malgré une légère augmentation de la vitesse, cette dernière demeure néanmoins faible, s'agissant de lignes à haut niveau de service. Le projet de bus à haut niveau de service donnera un gain de temps de trajet en bus estimé à 3 minutes 40 pour la ligne bleue à 6 minutes 50 pour la ligne verte par rapport à la situation actuelle. Par ailleurs et toujours par rapport à la situation actuelle, l'amélioration du cadencement aux arrêts apparaît peu significative, du moins au regard des horaires affichés.

Dès lors,

- le report modal de 5% apparaît sur-évalué,
- il pourrait être envisagé, en sus des mesures ayant trait au rayonnement des stations évoquées ci-dessus, d'adapter le plan de circulation automobile de l'agglomération et de prévoir des mesures d'exploitation donnant priorité aux bus.

## **3.3. Patrimoine naturel**

### **a) Biodiversité**

La zone d'étude, du fait de sa taille, est proche de plusieurs zones naturelles protégées. On distingue trois sites Natura 2000 (zone de protection spéciale « étangs et marais du bassin de la Somme », zones spéciales de conservation « marais de la moyenne Somme » entre Amiens et Corbie et « Tourbières et marais de l'Avre ») et six zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Aucun de ces espaces n'est impacté par le projet. Les enjeux liés à l'environnement naturel sont essentiellement liés à l'abattage d'arbres d'ornement le long des boulevards, la fragmentation d'habitats lors de la création de voiries.

S'agissant de l'abattage d'une partie des arbres d'ornement, il est prévu :

- de conserver les arbres susceptibles d'accueillir un gîte à chauve-souris,
- de compenser l'abattage d'un arbre sans cavité par la plantation de 6 arbres adaptés à la faune locale. Au niveau des boulevards, ces plantations seront complétées par des haies.

Ce principe est favorable au patrimoine naturel et au cadre de vie.

Du fait,

- de la présence d'arbres âgés dans l'emprise du projet, abritant des gîtes pour le murin à oreilles échancrées,
  - et de la temporalité entre l'abattage des arbres et la période à laquelle les nouvelles plantations seront à même de fournir un abri pour les chiroptères,
- une destruction d'habitats d'espèces protégées n'est cependant pas à exclure.

Le projet n'impacte aucun corridor écologique régional puisque la majorité du tracé prend place sur des voiries existantes. Néanmoins, deux voies seront créées pour les lignes rouge et verte impactant des habitats. Deux secteurs à enjeux sont à noter.

- Secteur de la ZAC Intercampus et de l'hôpital (Amiens – Ligne rouge) :

Ce secteur comprend un habitat Natura 2000, prairie mésophile calcicole plus ou moins ourliée et enrichie, qui sera partiellement détruit pour le projet. Il en est de même pour une station de fumeterre grimpante d'un site occupé par des passereaux communs. À titre de compensation, il est prévu un décapage des terres en vrac et la plantation de haies arbustives d'essences locales. Cependant, à défaut de plus d'explications, on ne peut évaluer l'adéquation de ces mesures aux espèces impactées d'autant plus qu'aucune mesure de suivi n'est indiquée.

Par ailleurs, le maintien de l'espace boisé au Nord des trois arrêts Hôpital sud, Laënec et Résidence du Thil reste à confirmer.

- Secteur de la cité scolaire (Amiens – Ligne verte) :

La création de voiries implique une destruction de la station Roquette jaune, d'un corridor herbacé et d'une prairie mésophile calcicole. Les mesures pour compenser ces destructions sont inadaptées aux espèces et à la typologie initiale du milieu.

## **b) Gestion de l'eau**

L'étude d'impact évoque succinctement la gestion des eaux pluviales, les études d'assainissement et d'hydraulique étant programmées ultérieurement pour l'instruction au titre de la loi sur l'eau.

Dans ce cadre, il conviendra de décrire les ouvrages existants et leur fonctionnement, de détailler les modalités de gestion projetées par secteur de travaux homogènes, notamment :

- en favorisant la déconnexion des réseaux d'eaux pluviales et usées ;
- par l'emploi de techniques alternatives ;

dans l'objectif d'un chargement et d'une moindre pollution des masses d'eau (notamment par les HAP).

Concernant les zones humides, leur caractérisation est imprécise. En effet, les sondages pédologiques sont localisés sur de petites zones et non répartis de manière homogène.

## **3.4. Cadre de vie**

### **a) Paysage**

Le projet n'entraîne pas d'impact majeur sur le paysage et le patrimoine malgré le passage de deux lignes dans le centre-ville ou encore à proximité de la citadelle. Les aménagements de voirie notamment au niveau des places et carrefours aura au contraire un impact positif puisque requalifiant ces dernières telles que l'esplanade Branly, les boulevards de ceinture ouest ou encore, l'axe rue de la résistance, rue des déportés.

### **b) Qualité de l'air**

La qualité de l'air est considérée comme satisfaisante selon Atmo Picardie. En effet des mesures effectuées début 2016 indiquent une concentration en particules PM10 et PM 2,5 et en BTEX inférieure aux valeurs limites. L'usage de bus au diester Euro 6 et surtout de bus électriques dans un premier temps sur la ligne verte mais destiné à terme à être étendu sur les autres lignes participe à la volonté de limiter les impacts sur la qualité de l'air. Cette amélioration de la qualité de l'air ne sera cependant effective que si le projet s'accompagne d'un report modal significatif de la voiture individuelle vers les transports en commun.

### c) acoustique

La majorité du tracé des lignes de bus se tient au sein de voies ayant un fort trafic excédant le seuil des 65 dB. Par conséquent, le projet de bus à haut niveau de service n'a pas d'impact significatif sur l'ambiance sonore au niveau de ces axes que ce soit en période diurne ou nocturne. Quelques tronçons présentent néanmoins un écart de 2 dB, sans dépasser les seuils limite admissibles en journée et la nuit.

## 4. Conclusion

Le projet de lignes de bus à haut niveau de service permettra d'accéder de manière plus efficace au centre-ville d'Amiens et de relier entre eux les principaux pôles d'habitat et d'activités de l'agglomération.

Intégré dans l'enveloppe urbaine, majoritairement dans l'emprise de voiries existantes et doté d'espaces publics, il présente, proportionnellement à son ampleur, des impacts négatifs localisés sur l'environnement et constitue une opportunité de structuration du territoire.

Pour une meilleure appréhension des impacts du projet, l'Autorité environnementale recommande de :

- mener l'évaluation environnementale du projet de dépôt de bus sur la commune de Rivery ;
- justifier les hypothèses et le mode de calcul aboutissant à un report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun de l'ordre de 5 % ;
- compléter le volet relatif aux habitats naturels, plus particulièrement, poursuivre la caractérisation des zones humides, les éviter le cas échéant, et reconstituer les habitats détruits dans les secteurs de l'hôpital et de la cité scolaire ;
- évaluer la possible ouverture à l'urbanisation au droit des terminus des lignes ;
- poursuivre la conception des ouvrages de gestion des eaux pluviales dans un objectif de préservation voir d'une amélioration des masses d'eau.

Par ailleurs, pour favoriser le report modal et donc une meilleure performance environnementale, le projet gagnerait à être complété :

- par la mise en place d'un plan de circulation favorable aux bus ;
- par l'augmentation de l'aire d'influence des stations structurantes (connexions aisées par cheminements doux, densification urbaine et limitation des places de stationnements).



Michel LALANDE