



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Bourgogne-Franche-Comté
sur la révision du plan de mobilité (PDM) de la
communauté urbaine du Grand Besançon Métropole (GBM) (25)**

N° BFC – 2024 - 4467

Avis du 10 octobre 2024

La mission régionale d'autorité environnementale de Bourgogne-Franche-Comté

PRÉAMBULE

La communauté urbaine du Grand Besançon Métropole (25), en région Bourgogne-Franche-Comté, a arrêté le 27 juin 2024 par délibération la révision générale de son plan de mobilité (PDM)

En application du Code de l'environnement¹, le présent plan de mobilité a fait l'objet d'une évaluation environnementale. La démarche d'évaluation environnementale consiste à prendre en compte l'environnement tout au long de la conception du document. Elle doit être proportionnée à la sensibilité environnementale du territoire concerné par le plan et à l'importance des incidences environnementales de ce dernier. Cette démarche est restituée dans le rapport de présentation du document. Le dossier expose notamment les dispositions prises pour éviter, réduire voire compenser les impacts sur l'environnement et la santé humaine.

Ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale, le dossier fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui porte sur le caractère complet et la qualité de la restitution de l'évaluation environnementale ainsi que sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le plan. Cette analyse porte tout particulièrement sur la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts. L'avis vise à contribuer à l'amélioration du projet de plan et à éclairer le public. Il n'est ni favorable, ni défavorable.

En application de l'article R. 122-17-IV du Code de l'environnement, l'autorité environnementale compétente pour les plans de mobilité (PDM) est la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe). Elle bénéficie du concours d'agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) qui préparent et mettent en forme toutes les informations qui lui sont nécessaires pour rendre son avis.

Les modalités de préparation et d'adoption du présent avis sont les suivantes :

La DREAL a été saisie par la communauté urbaine du Grand Besançon Métropole (25) le 10 juillet 2024 pour avis de la MRAe de Bourgogne-Franche-Comté (BFC) sur la révision de son plan de mobilité (PDM). Conformément aux dispositions de l'article R. 122-21-IV du Code de l'environnement, l'avis de la MRAe doit être émis dans les 3 mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-21 du Code de l'environnement, l'agence régionale de santé (ARS) a été consultée le 11 juillet 2024. Elle a émis un avis le 30 juillet 2024 .

Sur ces bases, complétées par sa propre analyse, la DREAL a transmis à la MRAe de Bourgogne-Franche-Comté (BFC) tous les éléments d'analyse nécessaires à sa délibération, notamment un projet d'avis.

Après en avoir délibéré électroniquement du 04 octobre 2024 au 10 octobre 2024 avec les membres suivants : Hugues DOLLAT, Bertrand LOOSES, Bernard FRESLIER, Hervé RICHARD, Aurélie TOMADINI, Marie WOZNIAK, l'avis ci-après est adopté.

Nb : En application du règlement intérieur de la MRAe BFC adopté le 30 janvier 2024, les membres délibérants cités ci-dessus attestent qu'aucun intérêt particulier ou élément dans leurs activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause leur impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Cet avis, mis en ligne sur le site internet des MRAe (<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr>), est joint au dossier d'enquête publique ou mis à disposition du public.

¹Articles L. 122-4 et R. 122-17 du Code de l'environnement

1 Contexte

1.1 Contexte réglementaire

La loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités dite LOM², entrée en vigueur le 26 décembre 2019, a instauré le plan de mobilité (PDM) qui succède au plan de déplacements urbains (PDU) tout en modifiant son champ, avec une obligation d'élaboration pour les aires urbaines de plus de 100 000 habitants.

Selon l'article L. 1214-1 du Code des transports, le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

La démarche d'évaluation environnementale, requise pour les plans de mobilité en application des articles L. 122-4 et R. 122-17 du Code de l'environnement, doit permettre de concevoir un plan qui prenne en compte, dans une approche intégrée et systémique, l'ensemble des impacts sur l'environnement et la santé humaine des objectifs et des actions du plan. En cas d'incidences négatives potentielles sur l'environnement, le projet doit ainsi comprendre les mesures propres à les éviter ou les réduire, voire à compenser celles qui n'auraient pu être évitées ni suffisamment réduites.

Le territoire du GBM étant concerné par trois zones spéciales de conservation (ZSC) et trois zones de protection spéciale (ZPS) sites Natura 2000³, l'évaluation doit également porter sur l'analyse des incidences éventuelles du plan sur ces sites.

Le projet de PDM 2025-2035 a été arrêté par une délibération du Conseil communautaire du Grand Besançon Métropole (GBM) le 27 juin 2024 (qui devra faire l'objet d'une évaluation au bout de 5 ans).

1.2 Contexte territorial

La Communauté Urbaine du Grand Besançon Métropole (GBM) rassemble 68 communes⁴ et 197 464 habitants (données Insee 2021) sur une superficie de 52 860 hectares. Le territoire est marqué par son caractère rural (88 % de communes de moins de 2 000 habitants), et une forte centralité de la ville de Besançon, qui regroupe 74 % des emplois et 60 % de la population du territoire.

²La Loi d'Orientation des Mobilités, dites LOM, transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

³Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁴Les 68 communes de la CU GBM : Amagney, Audeux, Les Auxons, Avanne-Aveney, Besançon (siège de la CUGBM), Beure, Bonnay, Boussières, Braillans, Busy, Byans-sur-Doubs, Chalèze, Chalezeule, Champagny, Champoux, Champvans-les-Moulins, Châtillon-le-Duc, Chaucenne, Chemaudin et Vaux, La Chevillotte, Chevroz, Cussey-sur-l'Ognon, Dannemarie-sur-Crète, Deluz-Devecey, École-Valentin, Fontain, Franois, Geneuille, Gennes, Grandfontaine, Le Gratteris, Larnod, Mamirolle, Marchaux-Chaudefontaine, Mazerolles-le-Salin, Mérey-Vieille, Miserey-Salines, Montfaucon, Montferrand-le-Château, Morre, Nancray, Noironte, Novillars, Osselle-Routelle, Palise, Pelousey, Pirey, Pouilley-Français, Pouilley-les-Vignes, Pugey, Rancenay, Roche-lez-Beaupré, Roset-Fluans, Saint-Vit, Saône, Serre-les-Sapins, Tallenay, Thise, Thoraise, Torpes, Vaire, Velesmes-Essarts, Venise, La Vèze, Vieille, Villars-Saint-Georges, Vorges-les-Pins.

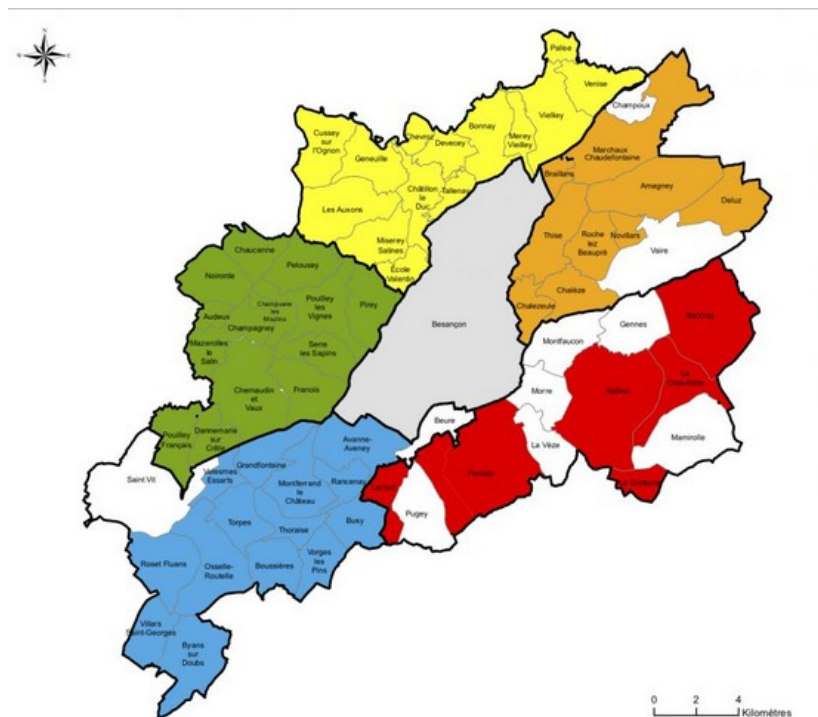


Figure 1: Source site internet www.macommune.info

Besançon rayonne au-delà des limites communautaires, puisque son aire d'attraction s'étend dans les six EPCI⁵ limitrophes. Le territoire est desservi par de grands axes de communication, organisés en étoile, qui connectent le territoire aux échelles régionales, nationale et internationale : LGV Rhin-Rhône, l'autoroute A36, la RN57 et la RN83 notamment.

Les particularités du territoire relevées dans le PDM sont les suivantes :

- une infrastructure ferroviaire en étoile, centrée autour de Besançon (TER et TGV), avec 16 gares et haltes ;
- un réseau urbain, baptisé Ginko, performant et fréquenté : 2 lignes de tramway, 4 LIANES, 13 lignes urbaines et complémentaires – 22,5 millions de voyages en 2023 (Source : Ginko) ;
- un réseau de cars réguliers périurbains majoritairement empruntés par les scolaires : 66% des abonnés périurbains utilisent un Pass 4/17 ans (Source : Ginko 2023) ;
- des pôles de mobilités aménagés de façon disparate (gares, haltes, parkings-relais, pôles d'échanges urbains, aires de covoiturage) ;
- des aménagements vélos à poursuivre avec le nouveau schéma directeur cyclable approuvé en 2023 : 164 km d'aménagements vélos existants ;
- des services de location vélos longue durée (Ginko) et en libre-service en développement ;
- des aménagements piétons inégaux, avec des aménagements qualitatifs dans le centre-ville de Besançon, et des disparités d'aménagements sur le reste du territoire ;
- une pratique du covoiturage faiblement implantée malgré des initiatives pour le développer : 2 plateformes de mise en relation Ginko Voit', et Mobigo ;
- un service d'autopartage Citiz arrivé à l'équilibre économique en 2019, avec 17 stations situées à Besançon ;
- une voirie configurée souvent en faveur des voitures, avec des aménagements ponctuels pour les transports en commun (tramway et bus en sites propres), et peu de place pour les mobilités actives (vélo, marche) ;
- un stationnement saturé sur les parkings gratuits situés au centre-ville de Besançon alors que six P+R (Parkings+Relais) existent en entrée de ville mais sont faiblement utilisés alors qu'ils sont reliés par au moins une ligne de tramway ou une LIANE et qu'ils apparaissent bien aménagés sur le plan fonctionnel, avec du marquage au sol et des cheminements piétons lisibles ;

⁵ Établissements de coopération intercommunale

- des pôles d'échanges multi-modaux (PEM) : PEM Saint-Vit, PEM Viotte qui sont à conserver et des PEM à améliorer : PEM Les Auxons, PEM Saône, PEM Besançon Mouillère, PEM Ecole-Valentin, PEM Roche-lez-Beaupré, PEM Montferrand-le-Château ;
- des pôles d'échanges : Dannemarie-sur-Crête, Pouilley-les-Vignes qui sont à conserver et d'autres à améliorer Byans-sur-Doubs : Torpes, Novillars, Nancray, Mamirolle, Morre, Deluz, François ;
- six pôles d'échanges urbains Ginko qui assurent les correspondances entre les lignes, et qui sont présents dans le centre et aux portes d'entrées de Besançon : Micropolis, Orchamps, Temis, Gare Viotte, Chamars et République.

1.3 Présentation du plan de mobilité (PDM)

Le projet de plan de mobilité (PDM) de la CUGBM horizon 2035 succède au dernier PDU 2015-2025 et détermine pour la période 2025-2035, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Par l'ensemble de ses actions, le plan de mobilité vise à :

- répondre aux attentes des usagers ;
- relever le défi des transitions environnementales ;
- favoriser le report modal vers des mobilités plus durables.

La loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances impose de prévoir une annexe accessibilité lorsqu'un PDM est élaboré. Cette annexe a été réalisée par GBM. Elle fait le point sur les démarches engagées et prévoit des actions pour atteindre l'accessibilité de la chaîne de déplacement.

Sont également précisées les attentes de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) en matière d'accessibilité.

1.3.1. Diagnostic

Le projet de PDM s'appuie sur les résultats de l'enquête « Ménages et Déplacements » qui a été réalisée entre 2017 et 2018 à l'échelle du Grand Besançon Métropole afin de mieux connaître et comprendre les habitudes de déplacements des habitants. Les principaux résultats sont les suivants :

- environ 660 400 déplacements par jour sont réalisés par les habitants de GBM ;
- une mobilité en baisse : 3,8 déplacements par jour et par habitant en moyenne, contre 4,2 en 2005 . Les habitants passent en moyenne 53 minutes par jour à se déplacer et parcourent en moyenne 16 kilomètres ;
- les habitants se déplacent essentiellement au sein du territoire de l'agglomération : 93 % des déplacements réalisés par les habitants ont pour origine et destination le périmètre de Grand Besançon Métropole et 71 % des flux tous modes concernent la commune de Besançon ;
- la part modale de la marche est de 32 % ;
- 30 % des déplacements font moins d'un kilomètre.

Cette analyse est complétée par une enquête à destination du grand public sur le PDM et a été administrée en ligne du 29 mars au 18 avril 2021. Environ 3 100 usagers ont participé à l'enquête, dont 2 200 questionnaires complets (au regard de la population enquêtée de GBM, cela correspond à un niveau de confiance de 99 % et une marge d'erreur inférieure à 3 %). Cette enquête montre les principaux constats suivants :

- 62 % des répondants déclarent être satisfaits par leurs conditions de déplacement ;
- le temps de parcours (vitesse) et le confort + souplesse (flexibilité, météo, sécurité, moins de stress) sont les deux critères principaux du choix modal de transport ;
- la proximité du lieu d'emploi reste le premier critère de choix d'un lieu de résidence (ce qui tend à limiter les distances de déplacement), toutefois pondérée par le fait que ce choix est aussi contraint par le coût de l'immobilier ; la proximité des moyens de transports est également un atout apprécié ;
- les pratiques de télétravail concernent désormais 40 % des sondés et leur poursuite est souhaitée par les habitants. Cela conduit à des réductions du nombre de déplacements, mais aussi à un souhait d'adaptation du logement pour 12 % des sondés.

Il en ressort que pour les habitants les principaux objectifs de la stratégie de mobilité de Grand Besançon Métropole sont une mobilité :

- plus rapide, plus fluide pour tous les modes de transports ;
- plus respectueuse de l'environnement.

Les principales attentes des habitants par modes sont les suivantes (Enquête PDM à destination du Grand Public 2021)

Transports Collectifs	Améliorer la desserte des communes périphériques Améliorer la fréquence ou les heures de services
Vélo	Privilégier des aménagements sécurisés, séparés de la chaussée Développer les aménagements entre communes
Marche à pied	Créer des aménagements pour lutter contre les îlots de chaleur Mieux adapter les trottoirs aux personnes à mobilité réduite
Covoiturage et autopartage	Développer les outils de mise en relation Aménager de nouvelles aires de covoiturage en périphérie

1.3.2. Stratégie

GBM souhaite agir en faveur de la multimodalité, de la flexibilité et de la proximité, comme supports de la politique de mobilité pour les 10 ans à venir.

De manière concrète, trois objectifs stratégiques sont retenus :

- Objectif n°1 - Répondre aux attentes des usagers en offrant un système de transport efficace avec des solutions de mobilité plus résilientes et une utilisation plus économe des espaces à aménager ;
- Objectif n°2 - Relever le défi des transitions environnementales en visant une diminution significative des émissions de gaz à effets de serre (GES) avec -38 % des émissions de GES par rapport à 2018 ;
- Objectif n°3 - Favoriser le report modal vers des mobilités plus durables

Parts modales dans le Grand Besançon

Métropole

	Actuellement (EMD 2018)		Objectifs 2035
	10%	→	14%
	2%	→	12%
	30%	→	37%
	1%	→	1%
	57%	→	36%

Les objectifs stratégiques : objectif n°3
Favoriser le report modal (source Synthèse
du PDM)

1.3.3. Présentation du PDM : le choix du scénario

Sur la base du diagnostic multi-thématiques réalisé, les enjeux qui guident l'élaboration du PDM ont été définis et validés par les élus du Grand Besançon, puis regroupés selon huit grandes familles d'enjeu :

- poursuivre la politique d'articulation entre urbanisme et mobilité pour un territoire plus vertueux ;

- poursuivre la bonne efficacité du réseau urbain selon les secteurs géographiques, tout en renforçant le réseau ferroviaire et en améliorant les conditions d'intermodalité ;
- développer l'usage des modes actifs, en ciblant l'usage quotidien ;
- favoriser très largement les pratiques d'éco-mobilité ;
- traduire la hiérarchisation de la voirie en termes d'aménagement et améliorer le partage de la voirie et des usagers ;
- améliorer la cohérence et l'efficacité du stationnement pour en faire un levier du report modal et de libération des espaces publics ;
- poursuivre les aménagements du réseau routier pour améliorer la sécurité de tous, en particulier sur les axes routiers orientés vers le centre de l'agglomération et de la ville de Besançon, les « pénétrantes » ;
- optimiser le transport de marchandises en faveur d'une logistique durable.

Afin de répondre aux enjeux du diagnostic, GBM a construit trois scénarios :

- Scénario 0 dit « scénario tendanciel » qui intègre « les coups partis », les projets décidés ou en cours, et la poursuite des évolutions actuelles. Il est le socle de comparaison des scénarios.
- Scénario 1 « Efficacité et rapidité » : volonté de relier plus efficacement les pôles générateurs *via* le développement de réseaux de transport tous modes express efficaces et directs
- Scénario 2 « Proximité et flexibilité » : volonté de relier tous les points d'intérêts du territoire et d'organiser la mobilité autour de bassins de proximité, *via* le développement des liaisons locales de rabattement tous modes vers des nœuds de mobilité, et de mise en place d'actions en faveur de la multimodalité et de l'intermodalité.

Chaque scénario a été évalué selon des critères financiers, environnementaux, et en termes de réponse aux besoins de mobilité.

Après mise en débat lors du COPIL du 25 mai 2023, les élus du Grand Besançon et les partenaires ont fait le choix du scénario 2, fondant la politique de mobilité pour les dix ans à venir sur la multimodalité, la flexibilité et la proximité.

La réponse aux trois objectifs généraux d'un développement équilibré du territoire et de la mobilité a guidé le choix du scénario retenu, organisé en trois axes :

- Répondre aux attentes des usagers ;
- Relever le défi des transitions environnementales ;
- Favoriser le report modal vers des mobilités plus durables.

1.3.4. Plan d'actions

Le plan d'actions se structure autour des trois grandes ambitions politiques qui ont été définies :

- améliorer la qualité de vie à travers les modalités ;
- développer les mobilités du quotidien ;
- mettre en place une gouvernance vertueuse.

Pour répondre à ces trois grandes ambitions, le plan d'actions du PDM identifie cinq axes qui se déclinent en 21 actions (cf. tableau ci-après).

Les actions ont été développées en se basant sur :

- les enjeux relevés en phase de diagnostic et auprès des acteurs locaux ;
- les phases de concertation et les échanges avec les acteurs institutionnels et les acteurs publics ;
- les obligations de la Loi d'orientation des mobilités.

Afin de faciliter la mise en œuvre ultérieure du plan d'action, chacune des actions envisagées est présentée sous forme d'une fiche-action, contenant :

- un rappel de la thématique et de l'objectif ;
- un constat permettant de saisir la portée de l'action et ses enjeux ;
- une description de l'action ;
- une indication de la maîtrise d'ouvrage et des partenaires théoriques ;
- une indication des actions associées ;
- une estimation financière de l'action ;

Avis du 10 octobre 2024

La mission régionale d'autorité environnementale de Bourgogne-Franche-Comté

- des indicateurs de suivi et d'évaluation ;
- une échéance prévisible de réalisation (calendrier).

7)

AMELIORER NOTRE QUALITE DE VIE A TRAVERS LES MOBILITES	
Axe A : Organiser le territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services	
1	Pour un développement cohérent avec une mobilité alternative : densifier autour des pôles de mobilité, et dans les secteurs bien desservis
Axe B : Accompagner les habitants et les professionnels au changement de mobilité	
2	Accueillir les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale
3	Remettre les besoins des habitants au centre des politiques de mobilité durable
4	Promouvoir les alternatives à l'exclusivité de la voiture en solo
5	Poursuivre le déploiement des Plans de mobilité employeurs (PDME)
6	Coordonner les acteurs économiques et les fédérer autour d'un objectif de logistique urbaine durable

DEVELOPPER LES MOBILITES DU QUOTIDIEN	
Axe C : Développer les offres de mobilité et les lieux où changer de mobilité	
7	Mailler le territoire de GBM de pôles de mobilité de qualité
7 Bis	Identifier et créer un nouveau PEM "Pôle Santé"
8	Valoriser et compléter les lignes « Express » de transports collectifs depuis ces pôles de mobilité vers la ville centre
9	Rabattre en transport collectifs depuis les bassins de proximité vers ces pôles de mobilité

10	Renforcer le réseau urbain de transports collectifs pour plus d'efficacité et pour une meilleure intégration du bassin urbain
11	Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif de GBM et de la Région BFC
12	Poursuivre le développement des outils de mobilité complémentaires au transport public
13	Décarboner les transports et utiliser les infrastructures de mobilité pour produire de l'énergie
Axe D : Mieux partager l'espace public (requalification, sécurisation et occupation du domaine public)	
14	Définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode, dont la voiture
15	Définir et mettre en œuvre la politique de stationnement
16	Requalifier et sécuriser les pénétrantes au sein du centre urbain et aménager les itinéraires cyclables et piétons
17	Sécuriser les lieux à enjeux et résorber les coupures urbaines pour les modes alternatifs
18	Aménager le partage de l'espace public dans les polarités de bassin et dans les ZAE
19	Organiser la livraison du dernier kilomètre et l'accessibilité aux professionnels

METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE VERTUEUSE	
Axe E : Poursuivre une mise en œuvre collective avec les acteurs institutionnels de la mobilité	
20	Assurer des échanges réguliers avec les partenaires de la mobilité
21	Assurer le suivi des actions du PDM

2 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle a été retranscrite

L'avis de MRAe porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le plan de mobilité.

Compte tenu des sensibilités environnementales du territoire, les enjeux principaux identifiés par la MRAe dans le cadre de la révision du plan de mobilité de GBM sont :

- la consommation d'espaces et l'artificialisation des sols ;
- les milieux naturels, la biodiversité et les incidences Natura 2000 ;
- la qualité de l'air, la pollution sonore et l'adaptation au changement climatique , notamment pour préserver la santé humaine.

Le dossier transmis à l'autorité environnementale comprend le projet de plan de mobilité avec ses fiches-actions, sa synthèse, son annexe accessibilité et est accompagné d'un rapport d'évaluation environnementale stratégique et de son résumé non technique.

2.1 Résumé non technique

Avis du 10 octobre 2024

La mission régionale d'autorité environnementale de Bourgogne-Franche-Comté

Le résumé non technique est présenté en début du rapport d'évaluation environnementale stratégique. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du plan dans son ensemble.

La MRAe recommande de présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé et de l'actualiser après complément de l'évaluation environnementale.

Dans le chapitre 3 intitulé « Justification des choix : solutions de substitution raisonnables et motifs des choix », la méthodologie concernant la conception des trois scénarios et le choix du scénario retenu est bien expliquée. Cependant, les modalités de calculs du score moyen pour chaque scénario est dépourvu d'explications. Il faut aller beaucoup plus loin dans le rapport dans le chapitre intitulé « 13.1 Plusieurs solutions s'offrent ainsi à Grand Besançon pour atteindre ces objectifs » pour comprendre à quoi correspondent les notes de 1 à 4 permettant l'évaluation des différents scénarios.

La MRAe recommande de compléter le schéma qui explique les grands paramètres qui ont motivé les choix avec la légende de la notation.

2.2 Articulation avec les plans et programmes

L'article L.1214-7 du Code des transports fixe les obligations de compatibilité du PDM avec les plans, et l'article R.122-20 du Code de l'environnement précise que l'évaluation environnementale doit exposer l'articulation du PDM avec les autres plans, schémas, programmes ou documents de planification.

L'évaluation environnementale présente en son chapitre 12 l'analyse de la compatibilité du PDM avec le cadre législatif, les objectifs nationaux ainsi que les documents locaux de planification.

Dans son ensemble le PDM est compatible avec le plan climat air énergie territorial (PCAET) 2021-2027, notamment l'orientation 3.1 du PCAET « un système de mobilité pour des déplacements améliorés et moins carbonés » vise directement à réduire l'impact du transport collectif dans les émissions de gaz à effet de serre.

Cependant les objectifs de réduction de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2035 sont fixés dans le PDM à 38% soit un peu en deçà du PCAET qui ambitionne une réduction de 40% en 2030 et 70% en 2050.

La MRAe recommande de revoir l'objectif de réduction de GES pour être en adéquation avec le PCAET.

Compte tenu de l'ancienneté du SCOT de l'agglomération bisontine (14/12/2011) il n'a été procédé à aucune analyse de compatibilité.

La révision du SCoT désormais appelé « SCoT Besançon Cœur Franche Comté » a été prescrite le 05/12/2017. Le projet d'aménagement stratégique (PAS) a été débattu le 08/11/2023. Le nouveau document d'orientations et d'objectifs (DOO), en cours d'élaboration, déterminera les conditions d'application du PAS. La mobilité est évoquée dans l'orientation n°3 « agir pour un territoire décarboné » ainsi que dans la n°12 « réduire les émissions de carbone dans le domaine des déplacements » et dans les attendus 37 et suivants du PAS.

Les actions identifiées dans le PDM sont cohérentes avec ces attendus.

La MRAe recommande de s'assurer que le PDM sera bien compatible avec le DOO du SCoT approuvé. En cas d'incompatibilité, le PDM aura trois années pour s'y conformer.

2.3 Rapport d'évaluation environnementale stratégique

Le rapport d'évaluation environnementale stratégique est clairement rédigé et bien illustré.

Cependant, l'état initial de l'environnement plusieurs fois cité dans l'évaluation environnementale est présenté de façon trop synthétique.

La MRAe recommande vivement de compléter le rapport d'évaluation environnementale stratégique par un état initial de l'environnement plus détaillé.

Le rapport contient une étude des incidences au titre de Natura 2000⁶.

⁶ Le réseau Natura 2000, constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il existe deux types de zones. Les zones de protection spéciale (ZPS) visant à conserver les espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe 1 de la Directive « Oiseaux ». Ces zones servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zone relais à des oiseaux migrateurs. Et les zones spéciales de conservation (ZSC) soit des sites où sont appliquées les mesures de conservation nécessaires au maintien ou rétablissement, dans un

Son contenu paraît proportionné à la sensibilité du territoire susceptible d'être affecté par le projet de PDM.

Cependant, la numérotation des chapitres du rapport d'évaluation environnementale stratégique ne correspond pas à celle de sa table des matières. En effet, si dans la table des matières l'introduction est numérotée en 1, dans le corps du rapport, elle est numérotée en 10 et ainsi de suite pour les chapitres suivants (11,12,13...). Cette incohérence semblerait être due au fait que la numérotation des chapitres du rapport suit la continuité de la numérotation des chapitres du résumé non technique, et dont le dernier chapitre porte le chiffre 9. Le même problème se répète dans les annexes.

De plus, le résumé non technique contient deux chapitres avec le chiffre 2. L'un intitulé « Synthèse de l'état initial de l'environnement et scénario au fil de l'eau thématique » et l'autre « Articulation du PDM avec les documents de rang supérieur ».

Quant aux titres des grandes parties du rapport tels que « Résumé non technique », « État initial de l'environnement », « Présentation et articulation du projet », ils auraient pu être mieux mis en valeur dans le sommaire avec par exemple des chiffres romains majuscules pour plus de lisibilité.

La MRAe recommande de corriger les incohérences entre les documents pour une meilleure compréhension du public.

Concernant l'étude des incidences du projet sur les sites Natura 2000 présents sur le périmètre du territoire de la communauté urbaine, un tableau listant les différents sites et leur surface est produit dans le rapport d'évaluation environnementale.

Nom des périmètres de protection	Surface sur le territoire
NATURA 2000 - Directive "Habitats" : ZSC / SIC	3 453
FR4301291 - Vallées de la Loue et du Liso	104
FR4301294 - Moyenne Vallée du Doubs	3 197
FR4301317 - Vallons forestiers, rivières, ruisseaux, milieux humides et temporaires de la forêt de Chaux	152
NATURA 2000 - Directive "Oiseaux" : ZPS	3 516
FR4312005 - Forêt de Chaux	217
FR4312009 - Vallées de la Loue et du Lison	104
FR4312010 - Moyenne vallée du Doubs	3 195

2. Figure: Tableau des sites Natura 2000 présents sur le territoire de la Communauté urbaine (source ; rapport évaluation environnementale)

Cependant, ce tableau ne précise pas l'unité de mesure de la surface des zones Natura 2000, ni la ou les communes concernées, ni le pourcentage qu'occupent ces zones par rapport au territoire de la ou des communes concernées.

La MRAe recommande de compléter le tableau avec l'unité de mesure utilisée ainsi que la ou les communes de la communauté urbaine concernée(s) par les zones Natura 2000.

2.4. État initial de l'environnement : méthode d'analyse

L'analyse de l'état initial de l'environnement a été réalisée à l'aide de grilles de type AFOM (atouts, faiblesses-opportunités, menaces). Grâce à ces grilles, des enjeux ont été définis puis hiérarchisés.

Ainsi, l'analyse de l'état initial de l'environnement a identifié quatorze enjeux environnementaux. Ceux-ci représentent les axes d'évaluation des incidences prévisibles du document évalué. Ils représentent également les enjeux des tendances évolutives du territoire présentées dans le scénario au fil de l'eau (sans la mise en œuvre du PDM). Ils servent finalement de base à l'identification des critères d'évaluation. L'objectif est d'analyser comment le plan y répond ou les prend en compte.

2.5 Justification des choix

état de conservation favorable, des habitats naturels et/ou des populations des espèces pour lesquels le site est désigné.

Avis du 10 octobre 2024

La mission régionale d'autorité environnementale de Bourgogne-Franche-Comté

Le rapport d'évaluation environnementale stratégique comporte dans la partie « Solutions de substitution raisonnables et motifs des choix » un chapitre dédié à la justification des choix au regard de l'environnement.

La justification des choix a été développée par thématiques :

- biodiversité et continuités écologiques
- qualité de l'air
- gaz à effets de serre
- énergie
- risques naturels
- consommation d'espaces
- gestion des nuisances sonores
- atténuation des îlots de chaleur

2.6. Analyse des incidences, mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)

L'analyse des incidences du PDM est traitée dans la partie « Analyse des incidences » chapitre « Analyse des incidences environnementales ». La méthode d'analyse repose sur plusieurs outils d'analyse :

- une analyse multicritère quantitative qui considère la portée territoriale, réglementaire et novatrice du projet et tous les volets de l'environnement ;
- une analyse des émissions de GES évitées.

L'analyse multicritère a porté sur plusieurs versions du programme d'actions. Chaque élément du programme d'actions a été croisé avec les 14 enjeux hiérarchisés issus de l'analyse de l'état initial de l'environnement. L'analyse est essentiellement qualitative, à « dire d'expert » du projet de schéma, cependant, un système de notation est utilisé de manière à qualifier et comparer les incidences prévisibles. Des notes de - 3 à + 3 par impact sont attribuées à chaque incidence relevée.

Afin d'évaluer chaque incidence de l'action par l'enjeu, l'évaluation environnementale s'interroge sur :

- la manière dont l'action infléchit, de façon positive ou négative, la tendance attendue au fil de l'eau
- le niveau d'incidence positive ou négative de l'action

L'évaluation se déroule alors en trois étapes. Deux premiers critères principaux sont analysés :

- l'impact de l'action : aura-t-elle un effet positif, nul ou négatif sur l'enjeu environnemental étudié ?
notation : +, 0 ou rien d'indiqué, –
- la portée opérationnelle de l'action : aura-t-elle un impact fort (3), moyen (2) ou faible (1) sur l'enjeu environnemental étudié ?
notation : 3, 2, 1 en positif ou en négatif

Le procédé de notation qualitative est bien présenté dans le dossier.

Le dossier reconnaît que *« cette notation « qualitative » garde une part de subjectivité en fonction de l'évaluateur. Ainsi, les notes peuvent plus ou moins varier selon l'appréciation individuelle des sous-critères et de la prise en compte des enjeux environnementaux »*. Cependant, une série d'allers-retours entre la maîtrise d'ouvrage et l'évaluateur sur la notation des dispositions a permis de mieux argumenter les notes attribuées.

Le rapport présente bien les résultats quantitatifs de l'analyse multicritère dans un tableau intitulé « Tableau 4 - Synthèse des incidences environnementales » mais n'explique pas à quoi correspondent les résultats des totaux et totaux pondérés.

La MRAe recommande de présenter le détail de la notation des incidences par action sur les 14 thématiques environnementales retenues et d'apporter des explications sur les résultats de synthèse obtenus.

Les mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC) sont abordées dans le chapitre 17 intitulées mesures ERC. Il récapitule les mesures incluses dans les fiches-actions qui suivent le principe d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) des incidences environnementales :

- évitement du développement de nouvelles infrastructures de stationnement (mutualisation des parcs de stationnement, parkings multi-usages, schéma inter-territorial du covoiturage) ;

- réduction des impacts (réduction des îlots de chaleur, réduction des impacts liés aux zones de conflits entre infrastructures routières et faune, réduction des vitesses, articulation entre les différents plans stratégiques de GBM pour réduire la consommation foncière liée à la mobilité, réduction des impacts de la logistique urbaine avec une charte de la logistique urbaine durable) ;
- compensation (renaturation de l'espace public, désartificialisation des sols, restauration des continuités écologiques, gratuité des transports en commun lors de forts pics de déplacements et/ou de pollution).

Le tableau ne mentionne pas précisément quelles fiches-actions sont concernées par ces mesures ERC.

Des mesures complémentaires généralistes sont présentées concernant plusieurs thématiques telles que la consommation d'espaces, le milieu naturel et la biodiversité, la ressource en eau, les risques naturels et technologiques, les ressources minérales et les déchets. Il est rappelé qu'une vigilance importante sera de mise concernant les aménagements réalisés pour s'assurer de la prise en compte des enjeux de biodiversité et de la mise en œuvre de la démarche ERC.

Le PDM présente une stratégie environnementale globalement positive, avec un impact significatif sur les émissions de GES, la qualité de l'air, et les nuisances sonore.

Le PDM, dans son ensemble, contribue positivement à l'amélioration environnementale du territoire de GBM.

La MRAE recommande d'identifier les actions qui bénéficieront ou qui doivent bénéficier, vis-à-vis des enjeux de biodiversité, de ressources minérales et de déchets notamment, des mesures ERC adaptées avec leur caractérisation précise (localisation, calendrier de mise en œuvre...).

2.7 Dispositif de suivi

L'évaluation environnementale stratégique comporte une partie dénommée « Indicateurs et modalités de suivi ». Il est important de souligner que chaque collectivité membre de GBM doit être impliquée et responsabilisée dans cette démarche de suivi, en plus de l'approche synthétique qui relève de GBM.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine

3.1 La consommation d'espace et l'artificialisation des sols

L'évaluation environnementale stratégique dans son chapitre 15.4 intitulé « Zoom sur les secteurs susceptibles d'être impactés (SSEI) » mentionne que les actions du PDM pouvant avoir des impacts sur les SSEI sont principalement des actions visant à la mise en place d'infrastructures ou d'aménagements urbains qui peuvent être regroupés ainsi :

- aménagement de parkings-relais (P+R) et du pôle d'échange multimodal « Pôle Santé » avec prise en compte d'une zone tampon de 100 mètres autour des points de projet ;
- aménagement d'infrastructures cyclables avec prise en compte d'une zone tampon de deux mètres pour les lignes cyclables ;
- requalification urbaine avec prise en compte d'une zone tampon de 10 mètres autour des projets ;
- création du nouveau terminus de la ligne de tramway dénommé Grette soit la ligne T1 : Chalezeule terminus Grette et la ligne T2 : Hauts du Chazal – Pôle santé - Grette – Viotte ;
- doublement de la route nationale 57 avec une zone tampon de 50 mètres autour.

Au total, avec la prise en compte des zones tampons, c'est une surface potentielle de 265 hectares qui pourrait subir des incidences suite aux aménagements prévus par le PDM soit 0,5 % du territoire.

Même si le PDM mise sur un urbanisme dense et mixte pour réduire la consommation d'espace et favoriser un développement urbain compact, la mise en place d'infrastructures et d'aménagements sera nécessairement consommatrice d'espace et viendra artificialiser les sols.

L'évaluation environnementale mentionne un total de 265 hectares impactés par les aménagements et les infrastructures envisagés par le PDM mais cette consommation potentielle totale n'est absolument pas détaillée en nombre d'hectares par type de projets même s'il est précisé que ces surfaces sont hypothétiques.

L'évaluation environnementale stratégique est très générale et insuffisamment détaillée sur la consommation d'espace.

Quant à l'artificialisation des sols que les réalisations d'infrastructures et d'aménagements prévues par le projet de plan va entraîner, il n'y a aucune donnée chiffrée des surfaces concernées ni aucune mesure de compensation détaillée.

La MRAe recommande :

- **d'estimer la consommation d'espace détaillée par projet d'infrastructure et/ou d'aménagement, ainsi que l'artificialisation des sols induite ;**
- **de présenter le détail des surfaces concernées avec les mesures compensatoires prévues ;**
- **de confronter la consommation projetée aux valeurs figurant dans les documents de planification locaux.**

3.2 Milieux naturels, biodiversité et incidences Natura 2000

La partie de l'évaluation environnementale stratégique intitulée « État initial de l'Environnement » n'est qu'un simple rappel réglementaire.

Dans le chapitre 15.7 intitulé « Milieux naturels et biodiversité », l'évaluation environnementale stratégique ne traite que partiellement des impacts du projet de PDM sur l'environnement.

La carte produite montre l'interaction entre les secteurs susceptibles d'être impactés et ne concerne que les continuités écologiques et la trame verte et bleue. Mais aucune analyse sur les zones d'intérêts naturels reconnus telles que les zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (Znieff⁷) de type I qui sont nombreuses sur le territoire de GBM, ni sur les zones humides susceptibles d'être impactées, n'est produite.

L'évaluation environnementale stratégique renvoie aux travaux du PLUi en cours d'élaboration.

Le rapport mentionne que l'impact sur les milieux naturels et la biodiversité présents sur les sites retenus devra être étudié par les études d'impacts des projets.

La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale en intégrant les Znieff de type I et les zones humides susceptibles d'être impactées par la mise en œuvre du PDM et en proposant des mesures ERC adaptées.

Évaluation des incidences Natura 2000 :

L'évaluation des incidences Natura 2000 constitue le chapitre 16 de l'évaluation environnementale stratégique. Il est fait un rappel réglementaire sur les zones Natura 2000, une présentation du réseau Natura 2000 avec les deux grandes catégories de sites et la liste des sites Natura 2000 sur le territoire.

L'analyse des incidences Natura 2000 se concentre sur deux sites, « La moyenne vallée du Doubs » (FR4301294) et « La vallée de la Loue et du Lison » (FR4301291), qui seront impactés par le SSEI N°11 qui correspond au développement d'une piste cyclable en périphérie d'une voirie existante.

L'analyse des incidences Natura 2000 n'est pas complète. Elle ne décrit pas les sites Natura 2000 du territoire ni leurs habitats ni les espèces communautaires qui s'y trouvent et qui peuvent potentiellement être impactés par le projet de PDM, ni les effets cumulés des autres aménagements prévus à proximité des sites Natura 2000 du territoire et des éventuels sites Natura 2000 limitrophes.

La MRAe recommande d'effectuer une analyse des incidences Natura 2000 du projet de PDM plus précise que celle proposée : superficie impactée, habitats et espèces concernées.

3.3 La qualité de l'air, la pollution sonore et l'adaptation au changement climatique

Le PCAET de Grand Besançon Métropole a été adopté lors du conseil métropolitain du 16 décembre 2019, il fixe des objectifs de réduction des émissions de GES, des consommations d'énergie et des pollutions atmosphériques ainsi que des objectifs de développement des énergies renouvelables.

N'ayant pas d'état initial de l'environnement détaillé, il n'est pas possible d'effectuer une comparaison avec les actions du plan de mobilité dans ces domaines.

⁷Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

3.3.1 La qualité de l'air

La qualité de l'air représente un enjeu sanitaire fort. Près de 48 000 décès sont imputés à la mauvaise qualité de l'air en France d'après l'agence nationale de santé publique, dont près de 2 200 en Bourgogne-Franche-Comté.

Le rapport d'évaluation environnementale stratégique mentionne que les polluants les plus présents sur le territoire sont les oxydes d'azote (Nox) avec 3 236 tonnes émises en 2018, soit plus de la moitié des émissions du territoire (50,3 %). Ces polluants sont principalement émis par les transports.

En réduisant la dépendance à la voiture individuelle et en promouvant les transports publics et les véhicules électriques, le plan vise à diminuer les émissions de polluants atmosphériques, tels que les oxydes d'azote et les particules fines. Ces mesures sont essentielles pour améliorer la qualité de l'air, réduisant ainsi les risques pour la santé publique et contribuant à un environnement de vie plus sain pour les résidents.

Le rapport d'évaluation environnementale stratégique ne présente aucune analyse des différents polluants présents sur le territoire mis à part les oxydes d'azote. De plus, le chiffre des émissions de NOx mentionné n'est pas sourcé et date de 2018.

La MRAe recommande que l'analyse des différents polluants présents sur le territoire soit détaillée, avec des chiffres plus récents et sourcés.

Quant aux émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par le secteur des transports, aucune analyse détaillée par type de transport n'est présentée dans le rapport d'évaluation environnementale stratégique. Il n'est fait mention que des objectifs de réduction des GES visés par le PDM par rapport aux objectifs du PCAET.

La MRAe recommande de produire une analyse détaillée des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du territoire de la communauté urbaine de GBM par mode de transports pour une meilleure information du public et une meilleure vision des objectifs de réduction à atteindre.

3.3.2 Pollution sonore

Le dossier ne fait aucun état des lieux de la pollution sonore sur le territoire et n'apporte aucune mesure pour lutter contre.

La fiche action numéro 2 intitulée « Acculturer les habitants au besoin de préservation ou de restauration de la santé environnementale » mentionne que GBM élabore les cartes stratégiques de bruit (CSB) et le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) conformément à l'échéance 4 de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002.

Cette dernière définit une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant. La directive impose ainsi aux agglomérations de plus de 100 000 habitants d'établir une cartographie du bruit stratégique « agglomération » (CBS) et un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) dans le but d'informer les citoyens du niveau du bruit dans lequel ils vivent, et de permettre aux autorités compétentes de mettre en place des actions correctives, directive notamment transposée dans le droit français via l'arrêté du 14 avril 2017 listant les agglomérations concernées par les obligations d'élaboration de cartes de bruit avant juin 2022 et de plan de prévention du bruit dans l'environnement avant juillet 2024. Un arrêté datant du 10 juin 2020 a réintégré Besançon dans la liste des agglomérations de plus de 100 000 habitants concernées. Les CBS agglomération ainsi que le PPBE sont en cours de production.

Dans le cadre de l'échéance 4 de la directive européenne, le nouveau PPBE doit être réalisé au plus tard en juillet 2024.

Le PPBE de Grand Besançon Métropole souligne les actions permettant un gain dans la réduction des nuisances sonores. Parmi celles-ci, le plan d'actions fait état de mesures de réduction de la vitesse de circulation, de réalisation d'aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux et horizontaux), de mise en place de revêtements routiers acoustiques, de sensibilisation auprès des conducteurs de véhicules deux roues motorisés, de définition au travers du PLUi d'un retrait des futures constructions dans les secteurs situés le long d'une infrastructure routière identifiée comme bruyante, de végétalisation de la ville et de préservation de l'environnement sonore des espaces calmes.

La MRAe recommande de joindre au PDM le nouveau plan de prévention du bruit dans l'environnement ainsi que les cartographies du bruit, et d'intégrer dans le plan d'actions du PDM, et

notamment dans la fiche action n°2, les mesures de réduction des nuisances sonores contenues dans le PPBE.

3.3.3 Adaptation au changement climatique

Outre l'évolution des comportements et la recherche de la sobriété énergétique pour faire face à l'adaptation au changement climatique, le PDM mentionne la lutte contre les îlots de chaleur urbains (ICU). Dans sa fiche-action n°2, le PDM rappelle ce que sont les îlots de chaleur, soit des hausses de température de l'air et de surface, en ville par rapport aux zones périurbaines et rurales, particulièrement la nuit. Plusieurs facteurs urbanistiques entraînent ce phénomène comme la morphologie urbaine (un tissu urbain dense, des voies de circulation importantes), les matériaux utilisés pour la construction des bâtiments, l'occupation du sol (sols minéralisés, absence de végétation), mais également certains facteurs naturels favorisent l'apparition de ces îlots de chaleur.

Ce phénomène a des conséquences multiples sur la santé (accentue le phénomène de canicule), le bien-être des habitants, la praticabilité de l'espace public, et l'attractivité des centres-villes.

Le changement climatique ainsi que l'augmentation de la population vont rendre ce phénomène de plus en plus présent.

Le rapport d'évaluation environnementale stratégique mentionne que le PDM propose des solutions pour faire face aux îlots de chaleur urbains. Ainsi le PDM prévoit une augmentation des espaces verts et la plantation d'arbres qui joueront un rôle dans la régulation de la température urbaine.

Une cartographie interactive est disponible sur le site internet permettant de repérer les îlots de chaleur sur le territoire de Besançon et de sa périphérie⁸

La MRAe recommande de détailler précisément les mesures qui seront prises pour lutter contre les îlots de chaleur urbain (ICU).

Une attention devra également être portée à la lutte contre les espèces envahissantes telles que l'ambrosie qui fait partie des espèces prioritaires dans la lutte contre les plantes invasives notamment lors des travaux d'infrastructures et d'aménagements prévus au PDM.

Des recommandations devront également être intégrées au PDM afin de diversifier les espèces notamment dans le cadre de l'aménagement des pistes cyclables et pédestres afin de contribuer à améliorer la santé des populations sensibles aux pollens. Il est également recommandé d'utiliser des essences végétales locales. Certaines espèces devront dans la mesure du possible être écartées : cyprès (*Cupressus sempervirens* et *arizonica*), bouleaux (*Betula*), aulnes (*Alnus*), chênes (*Quercus*), frênes (*Fraxinus*), platanes (*Platanus*), prêles.

Concernant la lutte contre le moustique tigre, les villes de Besançon ainsi que de Thise, Devecey et Dannemarie -sur-Crète sont déclarées comme « communes colonisées ». Cette problématique n'est pas non plus abordée dans le rapport d'évaluation environnementale stratégique.

La MRAe recommande d'inscrire dans le PDM des mesures concernant la lutte contre les espèces invasives susceptibles d'être présentes sur le territoire de GBM notamment lors de la réalisation de travaux.

⁸ <https://www.besancon.fr/actualite/identification-des-phenomenes-dilot-de-chaleur-urbain/>