



PREFET DE LA REGION FRANCHE-COMTE

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

Besançon, le **17 AOUT 2015**

Service Évaluation, Développement et Aménagement Durables

Département éducation et évaluation environnementales

Avis de l'autorité environnementale sur un projet
Projet de création d'un lotissement à vocation commerciale
OASIS 3 - Pusey (70)

Avis n°2015-000363

Contexte réglementaire

La DREAL de Franche-Comté pour le compte du Préfet de Région (autorité environnementale, « l'Ae » dans la suite de cet avis), a été saisie par la Communauté d'Agglomération de Vesoul, concernant le dossier de création d'un lotissement à vocation commerciale OASIS 3 à Pusey (70).

Ce projet comporte une étude d'impact conformément à l'article R122-2 du code de l'environnement, rubrique 33°, qui l'impose aux projets soumis à permis d'aménager portant sur des « travaux, constructions et aménagements réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares ».

Le projet est donc soumis à ce titre à l'avis de l'autorité environnementale, dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'aménager par la Communauté d'Agglomération de Vesoul. L'autorité environnementale a accusé réception du dossier le 18 juin 2015.

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

L'autorité environnementale, pour préparer cet avis, a notamment pris en considération les avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) de Franche-Comté, de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Haute-Saône et de la Direction Régionale des Affaires Culturelles Franche-Comté dont son service territorial de l'architecture et du patrimoine de la Haute-Saône.

Le projet

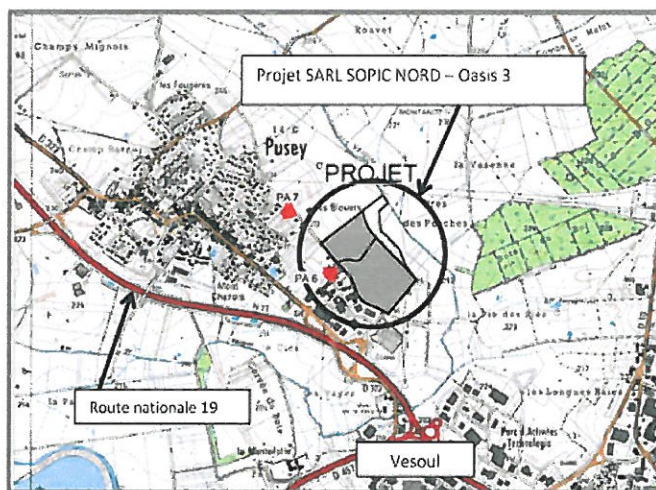
Les terrains d'implantation du projet de lotissement à vocation commerciale « Oasis 3 » se situent au sud de la commune de Pusey, soit en entrée nord de l'agglomération vésulienne.

Le site s'inscrit à proximité et en lien avec les échangeurs des deux axes routiers importants que sont la RN 19 (aux abords duquel il se situe et qui dessert la zone) et la RN 57 – RD 457 qui traversent l'agglomération.

Le projet s'inscrit en mitoyenneté des zones commerciales existantes Oasis 1 et Oasis 2, en second rideau d'urbanisation au nord de ces zones.

Les terrains concernés qui représentent au total 16,8ha, sont actuellement constitués de parcelles cultivées pour la partie nord ouest, et de terrains utilisés pour une entreprise de BTP au sud-est. Plus de 11ha de ces terrains (essentiellement dans leur partie cultivée) constituent des zones humides, mais avec des fonctionnalités dégradées du fait de l'utilisation actuelle des sols. Au plan local d'urbanisme intercommunal, les terrains sont classés en zone urbanisée ou à urbaniser pour 14,2 ha, et en zone N (naturelle) au nord à proximité de la Vaugine pour près de 2,6ha.

Le projet d'aménagement se présente en deux phases, le permis d'aménager présentement en instruction concernant la seule 1ère. Il concerne la partie urbanisable des terrains, ceux situés en zone N étant réservés à des espaces naturels à titre de mesure compensatoire à la destruction de zones humides (cf infra). Selon un plan d'aménagement non définitivement fixé à ce stade, est prévue la création d'environ 14000m² de surface commerciale (équipement de la maison et/ou de la personne, culture, loisirs).



Plan de situation (résumé non technique, étude d'impact p. 141)



plan de l'aménagement (hypothèse), étude d'impact p. 29

Au total cinq « zones » sont envisagées, dont l'une vise à accueillir l'entreprise de BTP sus-évoquée qui est déplacée dans le cadre du projet, et par ailleurs la zone 5 de 48000m² environ qui constituera la 2^{ème} phase du projet. Le projet comprend en outre la création de voiries et de ronds-points, de parkings, d'espaces verts, de bassins de gestion des eaux pluviales, ...

Pour rappel, ce projet avait fait l'objet d'un précédent permis d'aménager délivré en 2009 (alors non soumis à étude d'impact). Ce dernier n'ayant pu être mis en œuvre et ses caractéristiques ayant évolué (surface, plan d'aménagement,...) une nouvelle demande de permis s'est avérée nécessaire. Par ailleurs le projet avait fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau en 2010, qui appelle des modifications au vu de l'évolution du projet. Il est relevé que les mesures de compensation à la destruction de zones humides qu'elle fixait sont indiquées comme en cours de réalisation.

Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les enjeux environnementaux soulevés par ce projet ont trait :

- à la destruction de zones humides (malgré des fonctionnalités actuellement dégradées), ce projet s'inscrivant dans un vaste ensemble de zones humides lié à la présence de la rivière et de ses nombreux petits affluents ; par ailleurs le cours d'eau de la Vaugine, exutoire des eaux pluviales de la zone, est susceptible d'être impacté ;
- aux problématiques de trafic routier dans le secteur, actuellement marqué par des phénomènes de congestion (rond-point de la Vaugine en particulier), avec les incidences liées (pollution, nuisances, émissions de CO₂, ...) ;
- aux paysages, notamment en lien avec la perception du site à partir du village de Pusy au nord ;
- enfin à la consommation d'espaces agricoles : bien que classés en zone urbanisée ou à urbaniser, les terrains dans leur majeure partie sont aujourd'hui cultivés.

1. Qualité du dossier et caractère approprié de son contenu

Le dossier de permis d'aménager présenté comprend notamment une étude d'impact comprenant elle-même plusieurs annexes telles que le nouveau dossier de demande d'autorisation loi sur l'eau, l'évaluation des incidences Natura 2000, un diagnostic de pollution des sols, une étude de trafic, un rapport de bruit,...

L'étude d'impact répond dans sa structure et sa composition aux attendus réglementaires fixés à l'article R122-5 du code de l'environnement. Elle s'avère globalement claire et suffisamment illustrée.

S'agissant des analyses développées, il convient au préalable de souligner, bien que cela soit classiquement attendu au titre des dispositions réglementaires en la matière, l'effort pour les mener à l'échelle du projet global, dans ses différentes phases et donc au-delà du seul périmètre du présent dossier de permis d'aménager.

Plus spécifiquement sur certaines de ces analyses, l'Ae émet les remarques qui suivent. En ce qui concerne l'état initial :

- l'étude d'impact ne fait état d'aucun inventaire des habitats et des espèces naturels. Si les enjeux paraissent a priori faibles étant donné l'usage actuel des sols, il n'est pas possible à ce stade de le vérifier et le dossier pourrait être complété en la matière ;
- l'évaluation de l'état des eaux de la Vaugine a été réalisée à partir du SEQ-Eau ; or il devrait intégrer les indicateurs et valeurs seuils de l'arrêté du 25 janvier 2010 pris en application des articles R 212-10, R 212-11 et R 212-18 du code de l'environnement, qui définit les méthodes et critères servant à évaluer l'état écologique, l'état chimique et le potentiel écologique des eaux de surface ; en outre aucune donnée d'état concernant la masse d'eau souterraine concernée par le projet : FRDG 506 (Domaine triasique et liasique de la bordure vosgienne sud-ouest BV Saône) n'est présentée.

Il convient de relever que dans l'état des lieux du SDAGE 2016-2021, la Vaugine est indiquée comme à risque de non atteinte du bon état d'ici fin 2015 avec un report d'objectif du bon état écologique à 2027 en raison des pressions liées à la morphologie, aux pesticides et aux substances hors pesticides (polluants spécifiques de l'état écologique).

L'Ae recommande donc de présenter les données d'état initial de la masse d'eau souterraine concernée par le projet ainsi qu'une évaluation de l'état des eaux superficielles et souterraines conforme à l'arrêté du 25 janvier 2010 et la prise en compte des données disponibles les plus récentes.

En ce qui concerne l'analyse des impacts :

- l'évaluation des incidences Natura 2000 n'est pas argumentée au regard des habitats et des espèces d'intérêt communautaire du site Natura 2000 "Pelouses Vésuliennes et Vallée de la Colombine" et de leurs enjeux de conservation ; elle n'est donc pas conclusive et serait à compléter ;
- s'agissant de l'analyse des impacts paysagers (après un état initial qui reste d'ailleurs très sommaire), on notera la réalisation d'un montage photographique visant à figurer la perception de la zone à partir du nord (Pusy-et-Epernoux). Néanmoins son utilité reste très limitée du fait que seuls les aménagements divers strictement liés aux permis d'aménager sont représentés, et non pas les volumes et l'agencement probables des constructions qui prendront place dans la zone. Ces dernières seront pourtant, de toute évidence, les plus susceptibles d'impact. En tout état de cause, l'analyse ne permet pas véritablement de qualifier les impacts possibles du projet sur le Val de la Vaugine, notamment depuis Pusy-et-Epernoux ; de plus, les perceptions visuelles depuis les vues panoramiques du site classé de la Motte de Vesoul restent à démontrer ;
- S'agissant des impacts sur le trafic routier et les circulations dans le secteur : après le constat fait dans l'état initial que le carrefour giratoire sud de l'échangeur de la Vaugine présente des blocages récurrents dus à sa charge (sans chiffrage sur ce point), il est indiqué que les effets du projet sur les trafics routiers seraient d'ajouter sur la zone un trafic journalier de 9900 véhicules/jour. Ce chiffre est une estimation pour la seule première phase du projet d'aménagement, et il sera utilement complété par une estimation des trafics induits après réalisation des deux phases. Par ailleurs la prise en compte dans les calculs de la bretelle vers la RN19 créée en 2014 et de son potentiel de délestage n'est pas cohérente selon les différentes parties du dossier (des comptages figurant dans l'étude d'impact n'ont pu être pris en compte dans l'étude de trafic réalisée en avril 2014), et est de plus évoquée tant en état initial que dans la situation au stade projet. En outre, l'évaluation de la répartition des trafics futurs intègre la bretelle vers la RN57 via le site Technologia, alors que la réalisation et a fortiori les fonctionnalités de cette infrastructure restent à ce jour au stade de l'hypothèse. Par conséquent la conclusion de l'étude d'impact selon laquelle « *l'impact des mouvements de véhicules engendrés par la création du lotissement sera faible sur le trafic actuel de la zone* » paraît à conforter par une évaluation précise. Cela est d'ailleurs corroboré par la conclusion de l'étude de trafic, selon laquelle " *les données initiales de trafic utilisées dans ce dossier devraient toutefois être complétées pour permettre des conclusions plus fines, en particulier pour évaluer les capacités des carrefours du secteur aux heures de pointe*". **Ainsi, l'évaluation des incidences du projet sur le trafic routier s'avère insuffisante à ce stade, et l'Ae recommande fortement de la consolider.**
- enfin, l'analyse des impacts cumulés avec d'autres projets, pourra être complétée en prenant en compte l'extension de l'abattoir de Pusey qui a fait l'objet d'une procédure d'autorisation récemment (avis de l'Ae du 12 novembre 2014), notamment en termes d'imperméabilisation des sols.

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

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

La justification du choix du site est essentiellement faite au regard des documents d'urbanisme ou d'aménagement, ainsi que du facteur de mitoyenneté par rapport aux zones Oasis 1 et 2. Néanmoins, il aurait été intéressant d'examiner plus avant si d'éventuelles variantes étaient possibles quant au site d'implantation, qui tout en répondant à des fonctionnalités similaires pourraient le cas échéant présenter des sensibilités moindres sur les points d'enjeux du projet retenu.

2.2. Articulation avec les principaux plans, schémas et documents de planification

L'analyse menée sur ce point n'appelle pas de remarque particulière sinon qu'il conviendrait de confronter précisément l'emprise de la zone en projet avec la zone rouge du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) du Durgeon et de ses principaux affluents (cf la Vaugine), pour confirmer que le projet ne générera aucun remblai en zone inondable ou en zone d'expansion des crues et est donc conforme à la disposition 8-02 du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône-Méditerranée (SDAGE). Par ailleurs, bien que le ratio de compensation des zones humides soit inférieur aux valeurs-guide du SDAGE, il ne constitue pas un motif d'incompatibilité à cet égard (cf infra).

2.3. Analyse thématique, dont mesures environnementales mises en œuvre

Le dossier présente un ensemble de mesures destinées à éviter, réduire sinon compenser les effets du projet sur l'environnement. Est notamment à relever l'évolution indiquée comme donnée au projet depuis sa précédente version, intégrant les mesures compensatoires fixées au titre de la loi sur l'eau et visant à maintenir ou restaurer la parcelle non constructible au nord du terrain, sur près de 2,6ha, en espaces naturels. Différentes thématiques appellent des remarques de l'Ae :

Zones humides : alors que le projet devrait conduire à la destruction de 11,7 ha de zone humide, la compensation prévue (18,4 ha, soit 158 %) et reprise dans l'arrêté d'autorisation « loi sur l'eau » délivré le 7 décembre 2010 est en-deçà de la valeur guide préconisée par le SDAGE 2010-2015 (compensation par création ou restauration de zones humides selon un ratio de l'ordre de 200 % de la surface perdue). Cependant considérant l'usage actuel des parcelles concernées (culture, drainage), la dégradation induite des fonctionnalités de ces zones humides, et les objectifs de restauration fixés dans le cadre des mesures de compensation (par ailleurs d'ores et déjà quasiment en bonne partie mises en œuvre), cette compensation s'avère acceptable.

Gestion des eaux pluviales et impact sur le milieu naturel : des compléments aux mesures en la matière pourraient éventuellement être envisagés sinon confirmés par exemple par la proposition de mise en place d'un bypass qui permettrait de limiter le rejet au milieu naturel d'eaux trop turbides lors d'événements pluvieux importants, par l'interdiction d'utilisation de produits phytosanitaires sur le périmètre de la zone, ainsi que par la mise en place d'un suivi des eaux pluviales après sa mise en service pour vérifier la conformité des taux d'abatement après traitement et s'assurer de la non dégradation de la masse d'eau la Vaugine par le projet.

Risque inondation : le projet de lotissement est situé en limite du secteur inondable de « La Vaugine » classé en zone rouge par le PPRI, document approuvé par arrêté préfectoral du 18 décembre 2008 (cf supra). A ce titre les permis relatifs aux constructions des bâtiments dans la zone devront attester de la bonne prise en compte de ce risque, et des prescriptions seront le cas échéant précisées pour chacun. Néanmoins il pourrait être intéressant, dès ce stade du permis d'aménager, de fixer un cadre à cet égard en vue des futures demandes et instructions de permis de construire, pour anticiper et faciliter la bonne prise en compte de l'aléa éventuel dans ces dernières.

Accès et trafic routier : le trafic généré par la 1ère phase de l'aménagement, de 9900 v/j, n'est pas marginal au regard des flux constatés dans le secteur. De manière plus spécifique aux points d'encombrements actuels, à savoir les échangeurs de la Vaugine et en particulier l'échangeur sud, le surplus de trafic estimé est de plus de 5600 véhicules jours (60% du trafic généré). Certes la bretelle vers la RN 19 créée en 2014, qui peut être considérée comme une mesure compensatoire liée à ce projet, permettra d'absorber une partie de la hausse, mais a priori de manière assez limitée (1700 v/j). En outre, il ne paraît pas réaliste de prendre en compte à ce stade les 1500 v/j qui seraient évités sur ces échangeurs du fait de la création d'une connexion de la zone à la RN 57 via Technologia (cf supra). Au total, on peut donc craindre comme conséquence de ce projet des augmentations significatives des encombrements au niveau de cet échangeur et surtout des remontées de file en direction du giratoire nord de la Vaugine.

Par ailleurs les réflexions et mesures envisagées en faveur de l'usage des transports en commun, à l'effet a priori relativement modéré sur ces problématiques, restent néanmoins intéressantes (cf création d'un arrêt de bus). En matière de déplacements doux ou « actifs » (vélo, marche à pied), une attention particulière paraît à apporter à la création de liaisons adaptées (pistes cyclables, chemins piétonniers) à l'intérieur de la zone mais aussi en connexion avec les zones commerciales voisines et avec le tissu urbain proche de la ville de Vesoul.

Impact paysager : L'impact paysager du projet une fois totalement réalisé (bâtiments commerciaux construits) est potentiellement significatif. Or le dossier se limite à des propositions relatives à l'aménagement, et renvoie à des maîtrises d'ouvrage ultérieures un certain nombre de mesures potentiellement très significatives sur le degré d'impact final de la zone. A ce stade, a minima, il semblerait donc utile d'approfondir la réflexion sur le parti général d'aménagement et d'architecture à retenir et sur les moyens mobilisables pour le rendre le plus effectif possible par la suite, dans les constructions à venir (règlement de lotissement, par exemple). Dans ce cadre de réflexion, un travail sur la limitation de l'effet de masse de certains bâtiments envisagés pourrait notamment être mené.

Conclusion - synthèse

Le dossier du projet s'avère globalement complet, clair et lisible et les efforts pour mener une évaluation à l'échelle de l'aménagement global sont à souligner. Certains points de l'évaluation pourront ou devront être affinés ou complétés, en particulier en ce qui concerne les accès à la zone et les impacts sur le trafic routier d'une part, et les impacts paysagers d'autre part. Dans ce projet dont les mesures de prise en compte de l'environnement sont parfois déjà bien engagées (mesures compensatoires à la destruction de zones humides), ces deux points sont, dans cet ordre d'importance, les principaux domaines qui paraissent à améliorer.

Le Préfet
Pour le Préfet de Région
Le Secrétaire Général
pour les Affaires Régionales



Eric PIERRAT