

Besançon, le 21 AOUT 2014

Avis de l'autorité environnementale

ZAC des Portes de Vesoul à Besançon (25)

1. Présentation du projet

1. Contexte réglementaire

Le projet de la zone des Portes de Vesoul sera réalisé sous forme de zone d'aménagement concerté (ZAC), par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB). Le projet relève à ce titre de la rubrique n°33 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement et plus particulièrement de la catégorie des projets soumis à étude d'impact, compte tenu de ses caractéristiques¹.

En application de l'article L122-1 du code de l'environnement, la présente étude d'impact fait l'objet d'un avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement (préfet de région, dans le cas présent) émis dans un délai de deux mois à compter de la réception du dossier.

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il est publié sur le site internet de la DREAL Franche-Comté. L'avis est également porté à la connaissance du public par le pétitionnaire qui devra indiquer de quelle manière il a été tenu compte de cet avis dans son projet final.

Parallèlement à la procédure de ZAC, le projet fera également l'objet :

- d'une demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à 6 du code de l'environnement ;
- d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ;
- d'une modification du plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Besançon.

2. Présentation sommaire du projet

Identifiée dans le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération bisontine approuvé en décembre 2011, comme « site structurant d'agglomération », la ZAC est destinée à accueillir des activités mixtes ou à être spécialisée dans l'accueil de certaines entreprises.

Le projet de la zone des Portes de Vesoul consiste à créer, au niveau de l'entrée Nord de la ville de Besançon et sur une surface de 15 ha, une zone à vocation économique dominante qui comprendra des secteurs mixtes ouverts à l'habitat.

¹ Le projet relève de la rubrique 33° du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, concernant les zones d'aménagement concertés créant une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure à 10 hectares. Le contenu de l'étude d'impact est fixé par l'article R122-5 du code de l'environnement.

La zone d'étude est située à proximité de Temis, qui constitue une des principales zones d'activités de Besançon. Différentes études, menées depuis 1998, ont conduit la CAGB à arrêter en 2009, le périmètre et la programmation ci-dessous.

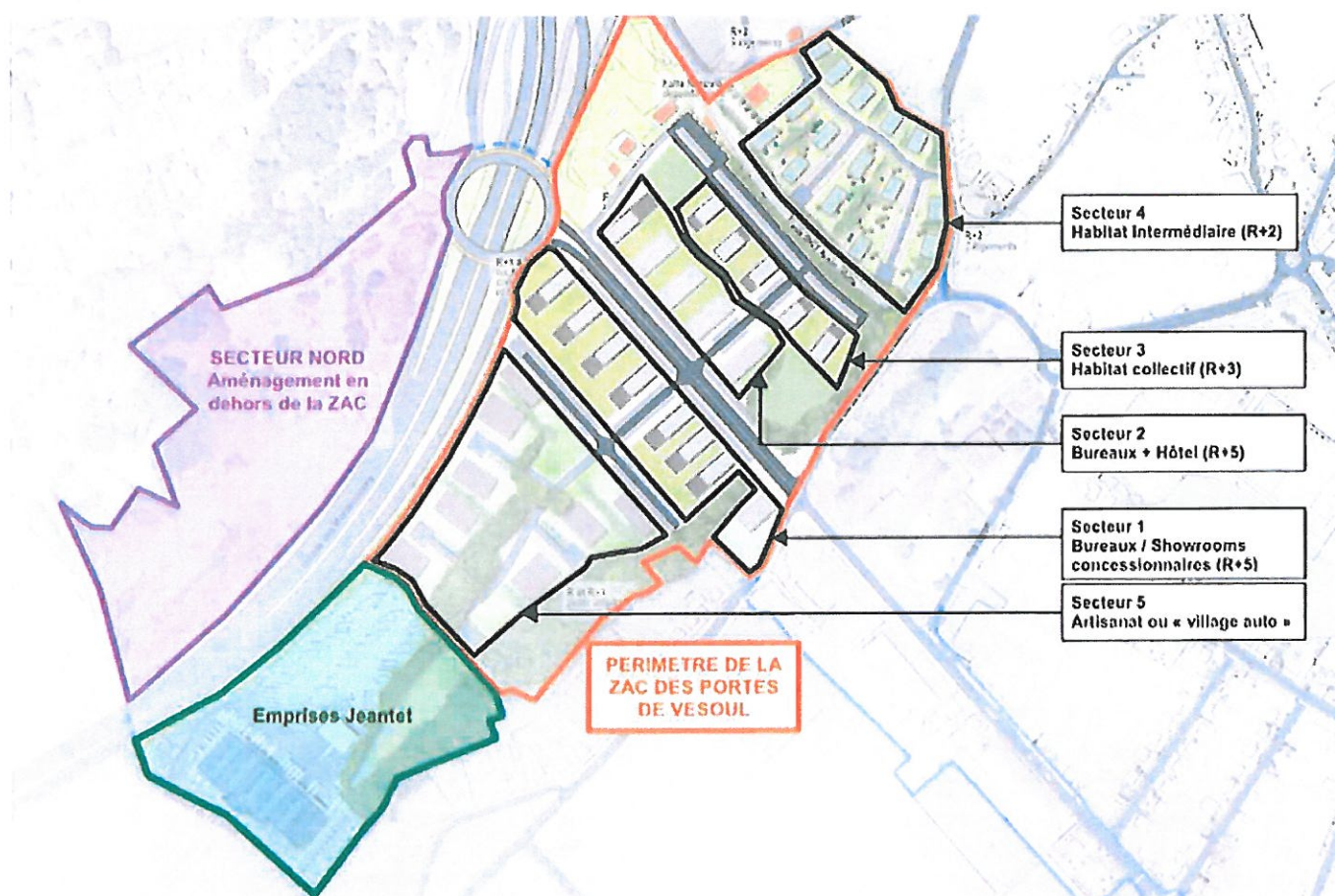
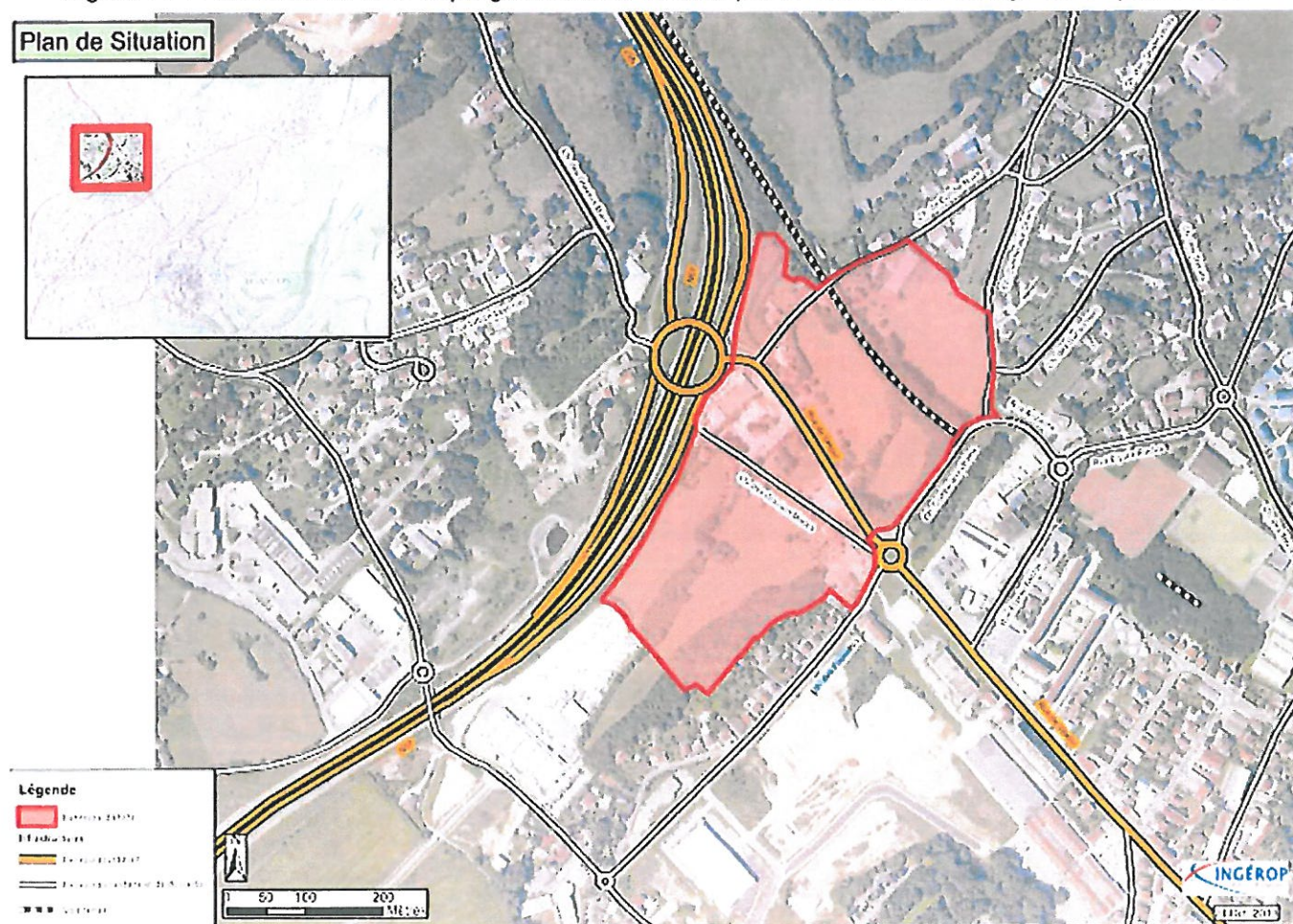


Figure 76 : Périmètre de ZAC et programmation retenus par le Comité de Pilotage du 1^{er} juillet 2009



Le projet d'aménagement prévoit :

- 46 286 m² d'activités tertiaires le long de la Rue de Vesoul dont 36 530 m² de bureaux et 5 376 m² de showrooms ;
- 6 425 m² d'activités artisanales (ou village automobile) sur 2,2 ha dans la partie Ouest ;
- 270 logements de part et d'autre de la voie ferrée.

Le projet sera accompagné d'une réorganisation complète de la voirie au sein de la ZAC axée autour de la requalification de la Rue de Vesoul dans sa traversée.

La desserte de la ZAC sera assurée :

- à l'Ouest de la voie ferrée, depuis la Rue de Vesoul moyennant la création d'un nouveau carrefour et d'une voie transversale (Figure 1 p9) ;
- à l'Est de la voie ferrée, par une liaison entre le Chemin de la Combe aux Chiens et le Chemin de la Combe Noire.

La création d'une halte ferroviaire (halte des Portes de Vesoul) est également prévue à l'Ouest de la ligne ferroviaire de Devecey, au sein du secteur d'habitat de la ZAC (Figure 2 p9). L'accès à la halte se fera depuis la Rue de Vesoul et un parking de 30 à 60 places sera aménagé. L'accessibilité des piétons et des cycles sera favorisée par des cheminements dédiés depuis la Rue de Vesoul et la Rue de la Combe aux Chiens.

2. Qualité de l'étude d'impact

1. Caractère complet et lisibilité pour le public

Sur le plan formel, l'étude d'impact répond aux attendus réglementaires, elle traite l'ensemble des thématiques prévues à l'article R122-5 du code de l'environnement.

Le dossier contient de nombreuses cartes et schémas facilitant la compréhension du projet et des enjeux environnementaux : carte de hiérarchisation des enjeux écologiques du site (p73), carte des habitats et des espèces remarquables (p71 de l'étude d'impact et p36 de l'annexe 1), paysage (p105)...

Certains points méritent cependant d'être précisés.

En effet, la composition du projet n'est pas encore totalement arrêtée et est susceptible d'évolution. Ainsi, l'échéance d'achèvement des travaux et le phasage du projet ne sont pas présentés. L'aménagement des voies internes ainsi que le réseau de cheminements doux ne sont pas définis à ce stade. Les acquisitions foncières et recherches de solution de relogement des habitats ou relocalisation des entreprises ne sont pas achevées.

Par ailleurs, les données relatives aux flux de circulations mentionnées dans les parties « état initial de l'environnement » (p84) et « impact du projet » (p124) sont différentes.

De même, les études géotechniques mentionnées en pages 37 et 47 ont révélé la présence de cinq dolines au sein de l'aire d'étude (p49). Cependant, seules quatre apparaissent sur la carte de synthèse de la topographie (p45). La localisation exacte des indices d'affaissements et effondrements devra être réalisée, afin d'écarter les "zones sensibles" de l'aménagement. Ainsi, une étude géotechnique globale visant à identifier les indices existants devra être réalisée.

2. Pertinence des méthodes de travail et des informations

L'état initial de l'environnement s'appuie sur des données pertinentes, issues d'études récentes (faune-flore en octobre 2013 et chiroptères de juin à septembre 2013 ; ambiance acoustique de juin 2012). De nombreuses prospections diurnes et nocturnes ont été réalisées sur le terrain entre les mois d'avril et de septembre 2013.

Les méthodes d'inventaire et les périodes de prospection, détaillées dans les annexes n°1 et 2, sont recevables.

La méthode d'inventaire des zones humides est également recevable. Cependant, à l'instar de l'étude faune-flore, l'étude complète des zones humides devrait être jointe en annexe au dossier. Seul un résumé est joint en annexe (p40 annexe n°1)

De même, le résultat des études géotechniques de décembre 2007 et mars 2009, mérite d'être joint.

Par ailleurs, le dossier gagnerait à être actualisé avec les données du recensement de la population 2011.

Les informations relatives aux transports collectifs (p86) tiennent compte des évolutions du réseau Ginko, apportées après la mise en service du TRAM.

3. Prise en compte des enjeux

1. Enjeux identifiés dans le dossier

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis d'identifier correctement les enjeux présents sur le site de la ZAC.

Ces derniers sont synthétisés dans un tableau (p107 et 108) et concernent principalement :

- la vulnérabilité des eaux souterraines vis à vis des pollutions due à la nature karstique du sol ;
- la richesse de la biodiversité avec la présence d'espèces faunistiques et floristiques protégées et/ou remarquables telles que le Cuivré des Marais, les chiroptères, le Torcol fourmilier, le Hérisson d'Europe et l'Écureuil roux ou encore les prairies mésophiles de fauche (habitat d'intérêt communautaire) et les haies ;
- la densité du trafic routier ;
- l'instabilité du sous-sol, la présence de dolines ;
- le paysage de part la situation de la ZAC en entrée de ville.

2. Caractérisation des impacts

Conformément aux attendus réglementaires (R 122-5 du code de l'environnement), le dossier présente dans sa troisième partie, la justification du choix du site, les effets temporaires, permanents, directs, indirects, positifs et négatifs du projet sur l'environnement. Il contient également une évaluation des incidences Natura 2000 ainsi qu'une analyse des effets cumulés avec les autres projets connus.

Une synthèse des impacts est produite en page 129.

Ces derniers concernent principalement :

- la faune et la flore (espèces protégées et habitat d'intérêt communautaire notamment) ;
- les eaux de ruissellement ;
- les entreprises et habitations présentes sur le site ;
- les flux de circulation ;
- le paysage.

Le dossier décrit clairement les impacts sur la faune et la flore (p121).

Les autres thèmes méritent en revanche d'être approfondis afin d'appréhender plus précisément les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Les impacts sur la ressource en eau potable doivent s'appuyer sur des données chiffrées (p117). L'étude doit estimer les volumes d'eau potable nécessaires à la satisfaction des futurs besoins des habitants et entreprises et indiquer par des données chiffrées la capacité de la station de Chevecey à y répondre.

Concernant les eaux usées, le dossier doit également s'appuyer sur des données chiffrées et évaluer la charge supplémentaire (en équivalent habitant) que devront absorber le réseau d'assainissement et la station d'épuration de Port Douvot. Des données plus récentes que celles de 2012 devraient être produites.

Le dossier doit également évaluer l'impact de l'imperméabilisation du site et donc de l'augmentation des eaux de ruissellement et l'infiltration des eaux pluviales sur l'équilibre du réseau hydrographique ainsi que sur le milieu récepteur, à savoir le Doubs. Les impacts potentiellement générés peuvent également affecter de manière indirecte les sites Natura 2000 situés en aval hydraulique.

Ces informations devront, en tout état de cause, être étudiées dans le dossier « loi sur l'eau ».

L'impact sur deux habitations et trois entreprises situées dans le périmètre de la ZAC n'est pas précisé.

Les acquisitions foncières sont encore à réaliser. La collectivité envisage le recours à une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) dans le cas où les négociations n'aboutiraient pas.

Le projet de ZAC va impacter le cadre de vie et le paysage de l'entrée de ville au nord de Besançon. Cependant, le dossier contient peu d'éléments permettant d'apprécier l'insertion du projet dans son environnement (programmation de principe p35, aménagements de la rue de Vesoul et de la halte p 38 et 39). Une représentation graphique des aménagements et bâtiments accompagnée d'une analyse des perceptions visuelles depuis les principaux points de vue aurait pu être réalisée.

Concernant la circulation automobile, la fluidification que permettrait le recalibrage de la rue de Vesoul, mérite d'être analysée plus finement et étayée par une étude dynamique de trafic qui irait au-delà de la seule section de la rue de Vesoul contiguë à la ZAC. Cette étude devra intégrer les déplacements en mode doux, le plan de déplacement urbain (PDU) de l'agglomération bisontine arrêté le 19 décembre 2013 ainsi que les effets du projet sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore.

En effet, l'impact du projet sur la qualité de l'air n'est pas évalué. Selon le dossier (P56) aucune mesure de la qualité de l'air n'a été menée dans la zone d'étude ou ses environs.

De même, l'affirmation selon laquelle la fluidification de la circulation devrait compenser les dégradations de l'environnement sonore (p127) devra être étayée. Enfin, l'analyse des effets du projet sur l'ambiance acoustique du site devra également prendre en compte la création de la halte ferroviaire (p127).

L'affirmation selon laquelle « le projet d'aménagement de la ZAC des Portes de Vesoul pourra être à l'origine d'une modification substantielle de la nature du sol et du sous-sol du site » (p117) mérite d'être précisée. Rappelons que le dossier évoque la présence de cinq dolines alors que seules quatre sont représentées sur la carte de synthèse de l'état initial de l'environnement (p109).

L'étude d'impact affirme que « l'activité agricole a désormais disparu de la zone d'étude et aucune exploitation n'y est recensée, [...] les parcelles concernées ne font l'objet d'aucun usage » (p81). Cette information est erronée. La zone est concernée par une activité agricole. La perte de terrain déclarée par l'agriculteur concerné est importante (16 % de sa SAU) et peut remettre en cause la pérennité de l'exploitation. Les impacts induits par le projet sur l'agriculture et les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser ces derniers nécessiteraient d'être analysés.

L'étude d'impact indique (p88) que la ligne électrique souterraine HTB5563kV Montboucons – Palente qui passe au droit de la voie des Montboucons et du Chemin de la Combe Noire introduit une zone de servitude de 100m de part et d'autre de son axe à l'intérieur de laquelle la réalisation de constructions est réglementée. Cette zone de servitude mérite d'être reportée sur la carte de synthèse de l'état initial de l'environnement (p109). Le dossier doit par ailleurs préciser en quoi consiste cette servitude et la manière dont celle-ci est prise en compte dans le projet. « La présence de cette ligne [étant] susceptible d'entraîner une exposition des futurs résidents aux champs électromagnétiques » (p125).

L'analyse des effets cumulés du projet de ZAC avec les autres projets connus n'a pas été réalisée entièrement. En effet, sur les onze projets identifiés, seuls les effets cumulés de la ZAC avec l'aménagement de la halte ferroviaire de Miserey-salines sont étudiés au motif que les autres projets n'ont pas de lien avec la ZAC.

Or, les attendus réglementaires consistent à évaluer l'impact global de l'ensemble des projets connus sur l'environnement : faune, flore, ressource en eau, ...

Le dossier indique (p111) que l'étude d'impact sera mise à jour en fonction de l'avancement et de la poursuite des études afin de tenir compte du nouveau niveau de définition du projet. Il convient de préciser dès à présent que si l'étude d'impact est amenée à évoluer de façon substantielle, l'avis de l'autorité environnementale devra de nouveau être sollicité.

3. Pertinence et suffisance des mesures d'évitement, réduction, compensation des impacts et du dispositif de suivi des effets

Le dossier consacre sa sixième partie à la présentation des mesures d'évitement, réduction et compensation des impacts du projet, tant dans la phase de travaux que dans la phase d'exploitation (p 150 et suivantes).

Il est ainsi indiqué que les travaux devront se conformer à une Notice de Respect de l'Environnement (NRE) ainsi qu'à une charte de « chantier à faibles nuisances ». Par ailleurs, les travaux seront réalisés en dehors des périodes de reproduction des espèces, les arbres à cavité seront inspectés avant abattage et les travaux de démolition de bâtiments seront précédés d'une visite par un spécialiste des chiroptères (p152).

La mise en place d'une signalisation claire et lisible est également prévue afin d'assurer de bonnes conditions de circulation et la sécurité des différents usagers de la route (piétons, cyclistes et automobilistes).

Concernant les réseaux (p153), il convient d'ajouter que le chantier devra non seulement faire l'objet d'une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) mais également, en amont, d'une déclaration de projet (DP) déposée par le responsable du projet afin de s'assurer de la compatibilité du projet avec les réseaux existants.

Il s'avère cependant que les mesures décrites, et plus particulièrement les mesures compensatoires, ne sont pas suffisamment précises pour pouvoir vérifier leur pertinence.

De plus, le dispositif de suivi des effets du projet sur l'environnement n'est pas arrêté. Des indicateurs de performance sont cités à titre d'exemple ; il est indiqué qu'un suivi naturaliste pourra être mis en place (p164). Cette partie ne contient pas les informations nécessaires permettant d'évaluer la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Citons à titre d'exemple que le rapport affirme (p121) que « l'urbanisation se fera en grande partie au détriment des prairies de fauches mésophiles, habitat d'intérêt communautaire qui accueille une diversité floristique certes commune mais importante, notamment dans le secteur à l'Ouest de la Rue de Vesoul. » Or, les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire voire compenser la disparition de cet habitat ne sont pas présentées. Le dossier précise (p156) que l'opération pourrait être soumise à la réalisation d'un dossier de demande de dérogation de destruction, d'altération ou dégradation d'aire de reproduction et d'aire de repos des espèces protégées. Le cas échéant, ce dossier précisera concrètement les mesures de réduction et de compensation à mettre en place vis-à-vis des espèces protégées.

De même, les mesures relatives au thème de l'eau ne sont pas détaillées dans le présent document mais seront produites dans le cadre du document d'incidences au titre de la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques, établi en phase de réalisation de la ZAC (p156).

Enfin, les mesures visant à éviter, réduire voire compenser les effets du projet sur la qualité de l'air sont imprécises (p156) et ne pourront être vérifiées compte tenu du fait qu'aucune mesure de la qualité de l'air n'a été menée dans la zone d'étude ou ses environs.

4. Synthèse

Sur le plan formel, l'étude d'impact répond aux attendus réglementaires, elle traite l'ensemble des thématiques prévues à l'article R122-5 du code de l'environnement. L'analyse de l'état initial de l'environnement s'appuyant sur des données pertinentes, a permis d'identifier correctement les enjeux présents sur le site de la ZAC.

En revanche, l'analyse des impacts et la définition de mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire voire compenser les effets du projet sur l'environnement souffre du fait que la composition du projet n'est pas encore totalement arrêtée et qu'elle est susceptible d'évolution.

Les impacts sur la faune et la flore sont décrits avec précision. En revanche, l'analyse des effets du projet sur les autres thèmes mérite d'être approfondie.

Globalement, les mesures compensatoires mériteraient plus de précisions pour pouvoir vérifier leur pertinence. Le dispositif de suivi des effets du projet sur l'environnement n'est pas arrêté.

Le Préfet,

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

Eric PIERRAT