

**PREFET DE LA REGION DE FRANCHE-COMTE**

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

Besançon, le 18 mai 2011

Service Evaluation Développement et Aménagement Durables

Département Aménagement Durable

**Objet :** Avis de l'autorité environnementale concernant le projet de réalisation de la ZAC des Marnières sur le territoire de la commune de Chalezeule, présenté par la communauté d'agglomération du Grand Besançon.

Selon l'article R122-13 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant la réception du dossier complet. Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de région.

Cet avis, préparé par la DREAL, porte sur la qualité du dossier d'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement (milieux, eau, paysages, énergie, risques, ...) dans le projet. Il est porté à la connaissance du public par le pétitionnaire qui doit indiquer dans sa déclaration de projet de quelle manière il a été tenu compte de cet avis dans son projet final.

**Préambule**

La communauté d'agglomération du Grand Besançon souhaite réaliser l'aménagement d'une ZAC à vocation d'activités commerciales et d'intérêt communautaire, dont le dossier comporte une étude d'impact actualisée. Le projet prévoit la création de 33 000 m<sup>2</sup> de surface de vente. Le projet porte sur une superficie d'environ 33 ha dont l'hypermarché « carrefour » et un certain nombre d'entreprises existantes. L'étude d'impact a été réalisée en 2006 et actualisée pour aborder notamment les thèmes suivants : eaux pluviales, desserte par le tramway, circulation automobile, Natura 2000.

**Partie 1. Qualité du dossier d'étude d'impact et caractère approprié de son contenu.**

Le code de l'environnement (art. R122-3) définit le contenu des études d'impact. Les éléments fournis doivent apporter des éléments suffisants pour permettre d'appréhender les impacts du projet sur l'environnement.

L'étude d'impact présentée est constituée :

- d'un résumé non technique ( pages 8 à 27 ), et d'une introduction (pages 29 à 34),
- de l'analyse de l'état initial, incluant le site et l'environnement ( pages 35 à 66),

- de l'analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement ( pages 67 à 84),
- des raisons du projet, ( pages 85 à 88)
- des mesures réductrices et compensatoires ( pages 89 à 93 )
- de l'analyse des méthodes utilisées ( pages 93 à 97 ).

Le dossier d'étude d'impact présente le contexte du projet (exposé dans l'introduction), et les auteurs de l'étude ( page 2 ).

Sur la forme, l'étude d'impact est complète, détaillée, lisible, et fait l'objet d'illustrations intéressantes.

Le dossier doit être proportionné aux enjeux, ce qui est le cas. Cependant, il faut noter que l'estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement n'est pas précisée (voir remarque sur ce point ci après, en fin de la partie 5).

Le dossier est donc recevable au titre de l'application du décret du 30 avril 2009.

## **Partie 2. Analyse de l'état initial.**

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions.

L'ensemble des composantes du site et de l'environnement est évoqué :

- géologie : perméabilité faible à très faible,
- hydrogéologie : le projet n'est pas inclus dans un périmètre de captage,
- hydrologie : il n'est pas noté de risque d'inondation,
- risques naturels : le risque est modéré, et le risque sismique est faible. Il est cependant noté la présence de marnes en pente au sud ouest du secteur en limite de boisement (cette partie n'est pas constructible),
- climat : précipitations abondantes, de caractère régional,
- faune-flore : le milieu est anthropisé, l'intérêt écologique est faible, le projet est en marge des corridors écologiques, hors ZNIEFF et Natura 2000; une reconnaissance de terrain a eu lieu en juillet 2010 lors de l'actualisation de l'étude,
- paysage : celui ci est plutôt dégradé, le site ne présente aucun indice archéologique,
- bruit : il est lié à la RD 683 et à la fréquentation du centre commercial,
- réseaux : ils sont séparatifs, les eaux du parking du centre commercial sont prétraitées, un bassin de rétention reçoit une partie des eaux du site,
- contexte socio - économique : on note 650 emplois dans la zone au 31/12/06, ainsi que 35710 véhicules/jour en 2010 sur la RD 683, et la présence de lignes électriques et d'une servitude aéronautique .

L'analyse de l'état initial est complète et détaillée, elle aborde l'ensemble des problématiques environnementales. Les méthodes employées pour bâtir l'état initial sont appropriées. L'aire d'étude est adaptée à la nature du projet et au contexte environnemental.

### **Partie 3. Analyse des effets directs et indirects du projet sur l'environnement.**

Les effets négatifs et positifs sont globalement bien exposés, ainsi que les effets indirects, permanents et temporaires (chantier), sur les différentes thématiques déjà évoquées dans l'analyse de l'état initial.

En particulier les impacts du projet sur les eaux souterraines, la flore et la faune, la trame verte et bleue (corridors écologiques), les zones Natura 2000 proches, le paysage, et le bruit, apparaissent faibles voire négligeables. A propos des effets du projet sur Natura 2000, l'étude précise que le site, après observations sur place, n'est pas favorable aux chiroptères.

L'imperméabilisation des sols présente un enjeu plus important. Cependant, l'impact quantitatif du projet sur les eaux superficielles apparaît faible du fait des dispositifs de gestion des eaux pluviales prévus, performants et bien dimensionnés.

Les effets du projet sur la santé sont traités de manière explicite sur les thématiques pollution de l'eau et de l'air, effets du bruit, des lignes à haute tension. Les risques paraissent limités. Les dangers sont surtout liés à la présence de lignes électriques en phase de travaux.

Les effets du trafic induit par le projet de ZAC sont exposés. Il sont considérés comme faibles. Un parking relais de 150 places sera aménagé à proximité du terminus du tramway, une piste cyclable accompagnera le tracé du tramway.

Dans le domaine du paysage, des effets positifs sont également attendus. Certains secteurs de la zone seront sujets à une amélioration sensible de la qualité paysagère.

Les effets du chantier sont rappelés dans les impacts temporaires et permanents et des mesures d'atténuation sont exposées.

L'analyse des effets du projet sur l'environnement est complète.

### **Partie 4. Raisons du choix du projet.**

Le projet de ZAC est situé en continuité urbaine de l'agglomération bisontine, il vient compléter une zone d'activités existante. Il est en cohérence avec la mise en place du tramway dont le terminus se situera au sein de la ZAC.

Le report modal sur ce futur mode de transport est estimé à plus de 10 %.

L'impact sur l'environnement naturel apparaît modéré. Le paysage urbain d'entrée de ville sera requalifié dans son ensemble dans un contexte urbain qui s'est jusqu'alors développé sans grande cohérence. Le projet va permettre une requalification profonde de ce site.

Le projet permettra de rééquilibrer l'offre commerciale de l'est de l'agglomération.

Le schéma d'organisation propose une trame végétale arborée. Les conceptions bâties, l'éclairage public viseront la faible consommation d'énergie.

Les raisons du choix du projet sont explicitement liées à un rééquilibrage de l'offre commerciale dans l'agglomération.

## Partie 5. Mesures d'évitement, réductrices et compensatoires.

1 - Pendant la phase chantier, il est prévu que ces zones soient protégées de tout risque d'infiltration ( récupération, maîtrise des ruissellements, ... ). **Sur le thème du bruit les règles relatives aux horaires de travaux mériteraient d'être rappelées. Des itinéraires préférentiels pourraient être proposés pour le trafic lié au chantier.**

2 - En phase permanente, aucune construction n'est envisagée en lisière de bois, en zone à risques de stabilité de terrain (marne en pente). Aucun déboisement (coupe de lisière) ne sera réalisé.

Des bassins de rétention des eaux sont envisagés : agrandissement du bassin de rétention existant pour le parc d'activités commerciales (PAC), un ou plusieurs bassins spécifiques au sud de l'hypermarché « carrefour ».

Il est prévu qu'une trame végétale soit intégrée dans la ZAC. Les éléments végétaux contribueront de même que les toitures végétalisées à la requalification de la zone, et permettront de faciliter une transition entre la forêt et le milieu urbain.

Des objectifs de performance énergétique sont annoncés pour les bâtiments à implanter dans la zone. **Au delà, la limitation de la pollution lumineuse par une gestion optimale de l'éclairage public pourrait être recherchée (proscription des systèmes d'éclairage diffus notamment).**

Le décret du 12 octobre 1977 portant sur les études d'impact indique que l'étude d'impact présente « les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et l'estimation des dépenses correspondantes ». **L'étude doit donc préciser l'effort financier que le maître d'ouvrage s'engage à fournir pour réaliser les mesures annoncées (bassins de rétention, plantations, ...).**

Des éléments chiffrés devront être introduits dans l'estimation du coût des mesures pour l'environnement.

## Partie 6. Méthodologie et Résumé non technique

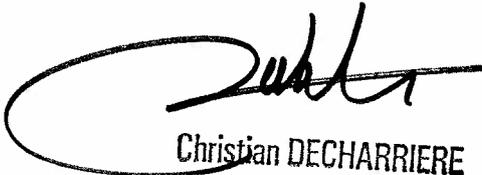
L'étude d'impact rappelle les méthodes d'analyse ( pour l'état initial, l'évaluation des impacts, et l'élaboration des mesures ), et les limites des méthodes pour chaque thématique.

Le résumé non technique est complet.

### Synthèse globale

En conclusion, le dossier est complet. L'environnement y est globalement bien pris en compte. La prise en compte des observations indiquées ci dessus permettra d'améliorer la qualité et la compréhension de l'étude en vue de la mise à disposition du public.

Le Préfet de Région



Christian DECHARRIERE

Copies à : DTT 25, Préfecture 25