

PRÉFECTURE DE LA REGION DE FRANCHE-COMTÉ

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

Besançon, le 30 JUIN 2010

Service Évaluation, Développement et Aménagement Durables

Département évaluation environnementale et financements

Référence : demande du 21 avril 2010 de la Ville de Besançon
Accusé réception de l'autorité environnementale du 3 juin 2010

Affaire suivie par : Cyril MOUILLOT
Cyril.mouillot@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 03 81 21 67 34 – Fax : 03.81.81.24.96

Avis de l'autorité environnementale

Projet urbain de quartier durable « Les Vaîtes » à Besançon

I.1. Présentation sommaire du projet :

Le 21 avril 2010, la ville de Besançon a déposé en préfecture du Doubs un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) d'aménagement du « quartier durable des Vaîtes », sis sur le territoire de la commune de Besançon. Ce dossier est composé d'une étude d'impact ainsi que d'un additif, dont les éléments ont été discutés avec la ville de Besançon, mais n'étaient pas en possession des services à la date de signature de cet avis. Il est dénommé « l'additif » dans la suite de cet avis. Cette procédure sera suivie de démarches d'acquisitions et d'expropriation en vue de la réalisation de tous les équipements nécessaires à ce quartier (voiries, stationnement, réseaux et espaces naturels). Les travaux seront réalisés via des procédures de zones d'aménagement concerté (ZAC) par tranches successives.

Le territoire concerné par cette demande de DUP représente une emprise de l'ordre de 40 hectares ; le secteur d'études, situé au nord-est de l'agglomération de Besançon, présente actuellement l'aspect d'un vallon assez marqué dans sa partie supérieure, occupé en partie par des constructions en faible nombre, dispersées sur le site, et principalement par des espaces verts plus ou moins modifiés par la main de l'homme (jardins familiaux, maraîchage professionnel et exploitations agricoles).

Le projet consiste en l'aménagement, sous forme de quartier respectueux des principes du développement durable, d'une partie de ce secteur : des maisons de villes, de petits bâtiments à usage de logements collectifs ainsi que des bâtiments socio-éducatifs et commerciaux seront bâtis dans des îlots spécifiques assez denses, pour ne pas consommer trop d'espace et répondre dans le même temps à la demande locale en logements neufs.

Le projet présenté prévoit la conservation et la réhabilitation des espaces naturels les plus sensibles présents sur le site (zones humides notamment) ; ces espaces serviront de plus de zones tampons en vue du stockage et du prétraitement des eaux de ruissellements issues du secteur.

Une « bande verte », située au pied de la colline des Bicquey, est préservée par ce projet, afin d'assurer une transition douce entre la ville, très urbaine, et les espaces naturels de la campagne.

Enfin, les exploitations agricoles et les espaces dévolus aux activités de jardinage et de maraîchage, très présents sur le site, sont soit intégrés aux aménagements, soit relocalisés à proximité immédiate, à la demande des exploitants, dans la bande verte.

Cet aménagement est intimement lié à la construction de la ligne de tramway (transport en commun en site propre ou TCSP) ; l'architecture générale des voies d'accès, des dessertes des îlots de construction, ainsi que le tracé des modes de déplacements doux (piétons, cycles), sont déterminés en fonction du relief du site et de cet ouvrage structurant pour la ville. L'impact de ces deux projets est donc estimé de façon conjointe.

12. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

- Les zones humides : Le site aménagé comporte 3 zones humides en fond de vallon, dont la délimitation mérite une attention particulière.

Le projet d'aménagement comporte la réalisation d'une « noue » centrale, c'est à dire d'un fossé végétalisé, qui remplira le rôle de collecteur et d'espace tampon pour les eaux de ruissellements issues des deux coteaux (l'un urbanisé à l'ouest, l'autre qui restera dévolu aux espaces verts et naturels). Deux des zones humides sont concernées directement par le projet, dont une roselière en voie de dégradation très avancée, car asséchée en quasi-permanence. Selon l'additif, le parti d'aménagement retenu intègre deux de ces espaces au projet, en les réhabilitant et en favorisant leur engorgement en eau de façon pérenne. La troisième zone humide est supprimée dans le cadre de ce projet.

Le projet vise à en recréer deux bassins d'infiltration le long de cette noue, en vue de limiter au maximum les rejets d'eaux pluviales dans le réseau d'assainissement unitaire de la ville. L'additif propose de reconstituer des zones humides connexes à ces bassins, afin de compenser la destruction des zones humides précédemment citées.

- Les activités agricoles et jardins existants : Il s'agit d'une des particularités de ce secteur, qui constitue un espace cultivé, avec des exploitations agricoles de petite taille et de très nombreux jardins « familiaux » de ville. Le projet préserve environ 1,5 hectares de jardins et de vergers, ainsi que 2,6 hectares d'exploitations agricoles (horticulture surtout), dans la bande verte, mais en détruit respectivement 3,7 et 3,3, hectares. Le rapport ne précise pas à ce stade les mesures ou orientations de relocalisation des exploitations qui vont perdurer, à proximité immédiate du quartier ; celles-ci sont en effet toujours à l'étude, et dépendent en grande partie de choix indépendants du maître d'ouvrages.
- Les continuités écologiques : Le projet présenté permet de conserver et de rétablir les continuités écologiques nécessaires au déplacement et au bon développement des espèces présentes sur le site et dans le périmètre de la zone d'études.
- La faune, la flore et les espèces protégées : L'additif précité met en évidence la présence ou la probabilité forte de présence d'espèces protégées au titre de la réglementation (oiseaux, reptiles, amphibiens, dont 1 espèce d'oiseau (Huppe Fasciée) en liste rouge régionale, observée sur site), ainsi que d'habitats favorables à leur repos et leur reproduction.
- Le bruit des infrastructures : la construction et l'aménagement des voies internes de ce nouveau quartier, ainsi que du futur tramway, vont occasionner, outre une modification des circulations au cœur de ce secteur, immédiatement connexe à un axe de communication important (route de Belfort), des nuisances sonores plus importantes que l'état actuel, notamment pour des constructions existantes à usage d'habitation.

II.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

L'état initial présenté dans l'étude d'impact a traité l'ensemble des points nécessaires à l'élaboration du projet d'ensemble ; il est présenté de façon claire et aborde les thématiques du relief, de la géologie, de la consommation énergétiques des constructions et des transports, de l'eau, de la qualité de l'air, des milieux naturels présents sur le site, du paysage, des paramètres socio-économiques dans et autour du site, dont l'agriculture constitue un des enjeux forts, de l'occupation actuelle des terrains, du patrimoine existant, ainsi que des risques et des nuisances qui leur sont liés (mouvements de terrain, karst, bruit).

Deux points mériteront cependant un traitement plus poussé, dans l'optique de la création des ZAC, et afin d'aboutir à une intégration du projet à son environnement plus fine :

- les zones humides : l'additif permet d'estimer de façon plus précise la position et l'ampleur des zones humides, ainsi que la position de ces dernières dans l'aménagement projeté. Cette phase d'inventaire, désormais achevée, est indispensable dans la mesure où le projet sera soumis à l'application de la loi sur l'eau. Elle permettra en outre une bonne définition des mesures techniques destinées à assurer la stabilité et la pérennité de l'ensemble des ouvrages et des logements construits à proximité immédiate du fond du vallon.
- la protection des espèces et de leurs habitats : l'additif permet désormais de connaître de façon précise le potentiel du site, en terme de présence d'espèces protégées, et ainsi de proposer, au moment des phases techniques, les mesures aptes à les maintenir sur le site (ce qui correspond à un évitement ou une réduction des impacts) ou à alimenter le dossier de demande de dérogation de destruction d'habitats et d'espèces.

Enfin, un nouveau paramètre est apparu dans l'additif : le caractère inondable, lors d'épisodes pluvieux intenses, d'une partie des jardins situés en amont du vallon. Cette donnée devra être intégrée obligatoirement aux réflexions techniques entourant la construction de la noue centrale (dimensions, volume des bassins, pentes, gestion de la végétation), ainsi que dans les données techniques de base relatives aux infrastructures et aux constructions, afin de ne pas aggraver le risque d'inondation en amont et en aval des aménagements, et ne pas placer les futures constructions dans des zones potentiellement inondables.

La synthèse de l'état initial qui figure page 87 du rapport est illustrée par une carte, et présente de façon claire l'ensemble des enjeux identifiés par la ville ; ces enjeux sont désormais plus précisément définis, grâce à l'additif au rapport.

II.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement

Les effets du projet, lors des phases de chantier, ainsi que dans l'état aménagé à terme, ont été évalués dans l'étude avec des méthodes adaptées et proportionnées.

Toutefois, certains impacts, correspondant aux grands enjeux relevés précédemment, devront être précisés, en fonction des résultats des investigations complémentaires à venir, préalables aux futurs dossiers de ZAC (projets techniques plus poussés et détaillés), et mis en évidence par l'additif :

- intégration des zones humides délimitées dans la zone d'études au sens du décret du 24 juin 2008, modifié par le décret du 1er octobre 2009. Les projets détaillés concernant les infrastructures ainsi que la noue centrale devront intégrer les mesures développées dans cet additif, qui sont très intéressantes sur le plan technique et écologique (limitation des inondations, rétention des eaux en amont, conservation de la roselière et d'habitats liés à la présence de zones humides, préservation de la faune aquatique spécifique à la zone). Ces données figureront en outre obligatoirement dans les dossiers relatifs à l'application de la loi sur l'eau.
- inventaire complémentaire et exhaustif de la faune et de la flore à réaliser impérativement dès le printemps 2011 pour préparer les demandes de dérogations obligatoires au titre des articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement, et ainsi intégrer la conservation des espèces au projet d'aménagement final.

Le projet est présenté dans sa globalité, ainsi que dans son environnement proche ; ainsi les liens fonctionnels avec les autres quartiers de la ville de Besançon sont-ils clairement précisés (liaisons douces, tramway, voies classiques).

De même, l'impact de chacune des composantes fortes de l'aménagement est correctement évoqué et aisément compréhensible :

- continuités écologiques (pages 95, 96 et 97) ;
- paysage (pages 95 et 96) ; ce chapitre aurait toutefois gagné à être agrémenté par des vues et insertions paysagères depuis la ville et le fond du vallon ;
- performances énergétiques (page 100) ; il aurait été intéressant de valoriser ce paramètre, assez innovant, en complétant le rapport avec les effets positifs du projet sur la lutte contre le réchauffement climatique et l'émission de gaz à effets de serre (GES) ;
- déplacements et lien avec le TCSP (pages 100 à 102) ;
- gestion écologique des eaux de ruissellement (page 102) ;
- bruit des infrastructures créées ou modifiées (page 127).

Les effets cumulés de ce projet avec ceux relatifs à la construction du tramway sont présentés de façon claire et accessible, notamment pour les paramètres bruit et modification des circulations.

Par contre, pour ce qui concerne les stationnements, les liaisons douces, dont les cycles, et l'insertion paysagère, le rapport est moins précis, à ce stade de la réflexion d'aménagement.

Ces paramètres devront être explicités lors de la définition des projets de ZAC, et pourront intégrer les réflexions suivantes :

- tarification et méthode d'attribution des places de stationnement offertes dans les trois parkings-silos en projet, afin d'éviter qu'ils ne se transforment en parcs-relais, favorisant ainsi les déplacements en automobile au détriment des autobus ;
- plans de circulation internes à la zone permettant de réduire au maximum les vitesses, et d'éviter la circulation de transit, notamment sur l'axe principal de la zone ; en parallèle, plan de circulation interne pour les cycles, adapté aux exigences du quartier et au circuit du tramway.
- identification claire des possibilités offertes d'intermodalité de transport bus – tramway, avec par exemple une carte représentant l'ensemble des arrêts de bus et des haltes dans le nouveau quartier et à proximité immédiate ;
- prévision, au stade des projets techniques, de la possibilité de places de stationnement pour les cycles sécurisées, dans les futurs îlots, au droit des équipements publics, et à proximité immédiate des haltes du TCSP ; cette mesure est de nature à améliorer sensiblement l'intermodalité, et par conséquent à réduire les déplacements en automobile ; le rapport mentionne d'ores et déjà la création de zones de stationnement pour les cycles à proximité des haltes du tramway ;
- présentation, à l'appui de chacun des dossiers de demande d'autorisation de ZAC, d'un volet paysager complet.

II.3 Justification du projet / analyse des variantes

Le choix du parti d'aménagement, finalement retenu par la ville de Besançon, est motivé de façon pertinente et complète par deux documents différents présents dans le dossier :

- le bilan de la concertation, donné à l'appui du dossier sous forme d'une délibération, présente clairement la chronologie du projet, les premières variantes, les difficultés rencontrées localement, ainsi que les discussions qui ont débouché sur le projet finalement retenu ;
- le chapitre 3 de l'étude d'impact présente quant à la lui la première grande variante, ainsi que les raisons du choix de la solution actuelle, en lien avec l'état initial, les grands enjeux recensés sur le site, et les conclusions de la concertation. Le lien avec la construction du tramway, équipement structurant de la ville, et la volonté de respecter les critères de développement durable apparaissent clairement.

II.4 Qualité du dossier

Le dossier d'étude d'impact est complet, et traite l'ensemble des problématiques visées à l'article R 122-3 du code de l'environnement. Il est convenablement illustré, et permet une appréhension rapide de l'ensemble du projet et de son environnement.

Le résumé non technique, destiné à améliorer la compréhension du projet par le grand public, est complet et clair.

III. Prise en compte de l'environnement dans le projet

L'environnement a été une porte d'entrée privilégiée dans le choix de la solution présentée.

En effet, la volonté de consommer moins d'espaces naturels, de relocaliser certaines activités présentes historiquement sur le site, de proposer des aménagements respectueux des milieux naturels et notamment des milieux aquatiques, d'articuler les déplacements au sein de la zone avec le projet de tramway, et enfin de proposer des constructions sobres sur le plan énergétique, est remarquable, et réellement innovante en région Franche-Comté à une telle échelle.

Ainsi, certaines pistes plus routières et classiques ont été écartées, pour aboutir à la solution présentée.

Pour ce qui concerne les mesures présentées au titre de la protection de l'environnement, elles sont justement proportionnées et adaptées aux enjeux.

Les impacts positifs de l'aménagement sont quant à eux bien mis en valeur et crédibles.

On peut toutefois demander que soient étudiées plus finement et dès à présent les thématiques suivantes, notamment dans le cadre de l'élaboration des projets techniques de ZAC :

- **Conservation des zones humides** et intégration de ce dernières à l'aménagement : il convient de respecter les orientations de la disposition 6B-6 du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Saône. Le projet devra respecter notamment les principes énoncés en conclusion de l'additif.
- **Biodiversité** : L'additif permet d'apprécier cette donnée de façon claire et objective. Il conviendra de déposer, une fois l'utilité publique prononcée pour ce projet, des demandes de dérogations au titre des articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement relatives à ces espèces, parallèlement aux procédures d'aménagement qui vont en découler.
- **Jardins** : La problématique de quartier durable devrait intégrer une réflexion sur les « circuits courts », dont font naturellement partie les zones de maraîchage, en vue de limiter les besoins en transports dans et autour de la zone. Un accent particulier devra être mis sur les relocalisations d'activités et de jardins familiaux dans le secteur, afin de lui conserver son caractère particulier.

- **Bruit des infrastructures:** Bien que certaines protections du bâti ne soient pas rendues obligatoires par la réglementation, la présence de « points noirs du bruit » pourrait conduire le maître de l'ouvrage à prévoir l'isolation des constructions concernées, en mesures connexes au présent projet.

Ce type de précaution peut constituer un facteur supplémentaire d'acceptation du projet par la population présente sur le site. Il pourra être intéressant, dans l'esprit de la nouvelle réglementation relative aux plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), de prévoir lors de l'élaboration des différents projets de ZAC, des techniques de construction des voiries intégrant des matériaux aptes à réduire le bruit routier.

Partie IV. Synthèse globale

L'environnement a bien été pris en compte dans l'étude d'impact présentée par la ville de Besançon, en vue de la DUP pour l'aménagement du quartier « durable » des Vaîtes.

Les préoccupations relatives aux déplacements, à la consommation d'énergie, à la nécessaire complémentarité entre les différents moyens de transport, et enfin, à l'intégration des composantes très particulières du site, ont constitué une base de travail importante à ce projet, très innovant.

Les incidences sur l'environnement sont bien mises en avant par le maître de l'ouvrage, et vont donner lieu à des aménagements qui réduisent au maximum les impacts attendus.

Un accent particulier devra être mis sur les points mis en avant précédemment, garants d'une bonne intégration de ce projet, situé entre tissu urbain classique et zone très naturelle.

Le Préfet de Région, le 30 JUN 2010


Nacer Meddah

