



CPEPESC
Franche-Comté

COMMISSION DE PROTECTION DES EAUX

Association régionale agréée de protection de la nature et du patrimoine – 3, rue Beauregard 25000 Besançon
☎ 03.81.88.66.71. • Fax 03.81.80.52.40. • Mél franche-comte@cpepesc.org
Permanence le mercredi de 19 h à 21 h

Monsieur Patrick THOMAS
Président de la Commission d'enquête
Mairie de Quincey
Place de la fontaine
70 000 QUINCEY

Nos réf. : CM – D21129

Dossier : projet de création de la déviation Est de VESOUL (*DUP et autorisation environnementale*)

Objet : enquête publique portant sur la demande de déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation de la déviation Est de VESOUL et la demande d'autorisation environnementale déposées par la DREAL BFC pour le compte de l'Etat

Besançon, le 30 avril 2021

Monsieur le Président,

La CPEPESC Franche-Comté, association régionale agréée de protection de la nature, tenait à faire part de ses observations dans le cadre de ce projet routier censé fluidifier le trafic à hauteur de l'agglomération vésulienne.

Elle ne cache pas d'ores et déjà son opposition à la construction de ce nouveau barreau routier à deux fois, une voie qui engendrera indubitablement des conséquences dommageables sur l'environnement.

Une enquête publique contrariée par un racolage actif de la municipalité de VESOUL et de la communauté d'agglomération

Dès l'ouverture de l'enquête publique, les habitants ont été rapidement confrontés à l'émergence de panneaux d'affichage sous le double logo de la municipalité et de la communauté d'agglomération, panneaux disséminés un peu partout dans la ville et notamment le long des grandes allées ou boulevards, au texte particulièrement orienté : « *RN 57 – Déviation Est de Vesoul Je suis POUR !! Je le DIS !* ».

Même constat en se connectant sur le site <https://www.vesoul.fr/>

Alors certes, il n'y a selon toute vraisemblance pas de conflit d'intérêts, car ni la municipalité de VESOUL, ni la CAV n'interviendront dans la prise de décision et leur absence d'objectivité et de neutralité ne pourrait être remise en cause. Pour autant, ces deux collectivités n'avaient pas à afficher ainsi leur soutien et à utiliser l'argent du contribuable pour revendiquer leur engagement en faveur de cet aménagement.

Un projet décrié et (déjà) dépassé en dehors des préoccupations du moment

C'est un projet suranné qui n'a pas lieu d'être en 2021, qui nie les objectifs du Plan biodiversité initié par le ministère de la transition écologique et solidaire le 4 juillet 2018,

lesquels prévoient au travers de l'axe 1, la limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre « zéro artificialisation nette ». Programme ambitieux encore faut-il qu'il soit suivi d'une réelle volonté politique et d'une traduction législative !

Avec cette déviation, on voit bien déjà que l'Etat n'est pas prêt à traduire dans les faits ces objectifs nationaux. La déviation occasionnera par ses seuls effets directs, la perte de 38 hectares d'habitats naturels, dont près de la moitié est classée en zone NATURA 2000. Sauf erreur, il n'est pas prévu de compensation visant à restaurer des terrains artificialisés d'une contenance équivalente et l'on ne parle pas ici des mesures compensatoires intégrées à la séquence ERC.

Des impacts sur les habitats naturels et/ou d'intérêt communautaire excessifs

La CPEPESC a eu du mal à identifier les parties de l'étude présentant le bilan surfacique des zones impactées. Celui-ci figure au tableau page 182 de l'étude d'impact « *Surfaces des habitats de la zone d'étude éloignée, dont surfaces concernées par le projet* ».

Les surfaces impactées sont présentées selon trois catégories :

- *l'emprise "chantier" correspond aux zones impactées de manière temporaire et qui, pour certaines, pourront être remises en état,*
- *l'emprise "projet" correspond aux zones non imperméabilisées du projet (talus de remblai / de déblai, modelés paysagers, ...),*
- *le "tracé du projet" correspond aux zones imperméabilisées (voiries et bassins).*

Ainsi, l'impact permanent peut se résumer à additionner *a minima* les surfaces de l'emprise projet, qui bien que non imperméabilisées s'apparentent à des terrains artificialisés, aux surfaces du tracé du projet (voirie), soit un total d'environ 38 hectares (20,82 + 17,05) auxquels il convient de soustraire 6,14 ha correspondant aux surfaces routières déjà existantes (barreau de la RD 919), soit un total de 31,73 ha d'habitats naturels ou semi-naturels directement impactés. Les surfaces impactées de façon temporaire ou plus durables¹ couvrent une surface équivalente de 37,62 ha.

Sur ces 31,73 ha qui constituent donc un minimum, les surfaces d'habitat d'intérêt communautaire détruites représentent 17,67 ha, soit plus de la moitié, qui se répartissent en chênaie-charmaie (78 %) et en prairies de fauche mésophiles à mésoxérophiles (22 %).

En synthèse, l'étude d'impact classe en enjeux « forts » la quasi-totalité du tracé du projet, justifiant l'absence d'enjeu « majeur » par « l'absence d'habitats d'espèces patrimoniales fortement sensibles » classées EN (en danger) ou CR (en danger critique) sur les listes rouges.

¹ En l'état il n'est pas possible selon la DREAL BFC de connaître les surfaces qui pourront être restaurées de celles qui ne pourront bénéficier de cette mesure.

Comme le précise l'Ae, ce parti pris semble trop restrictif compte tenu de la présence de plusieurs espèces, notamment parmi l'avifaune, classées EN (Moineau friquet, Serin cini, etc.)².

Ces considérations montrent que le niveau d'enjeux apparaît sous-estimé et c'est pourquoi l'Ae a recommandé de les revoir à la hausse et d'en tirer les conséquences pour l'application de la démarche « éviter, réduire, compenser » les impacts du projet.

Sur les insuffisances notables sur l'environnement et sur la justification du projet

L'autorité environnementale dans son avis du 16 décembre 2020 précise en préambule :

« Un certain nombre d'insuffisances sont à déplorer tant sur l'étude des incidences que sur la prise en compte de l'environnement par le projet, à commencer par sa justification et par celle des choix réalisés, eu égard aux impacts majeurs sur des milieux naturels à enjeu fort qu'ils entraînent pour une circulation peu élevée pour une route nationale.

Ces insuffisances majeures du dossier concernent notamment la traversée de sites Natura 2000 et l'atteinte à certains de leurs habitats naturels et espèces d'intérêt communautaire, ainsi que la présence d'aires de captage d'alimentation pour l'eau potable et d'un monument historique classé (la Croix de Saint-Antoine) que le projet nécessiterait de déplacer. Ceci conduit à la nécessité de reprendre en profondeur l'étude d'incidences Natura 2000, ce qui impose, compte tenu de la difficulté à justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur et de l'absence de rentabilité socio-économique du projet présenté, d'analyser les contraintes et atouts d'un contournement de Vesoul empruntant des voiries existantes, le cas échéant requalifiées ».

En raison des dommages manifestes aux habitats naturels, aux espèces d'intérêt communautaire et/ou patrimoniales (c'est-à-dire inscrites en Listes rouges nationale et/ou régionale), à l'intégrité physique du site NATURA 2000 des Pelouses de la région vésulienne et de la Vallée de la Colombine et des effets indirects de la déviation (effets de coupure et de fragmentation du territoire traversé, mortalité de la faune sauvage, aménagement foncier induit, perturbations intentionnelles, etc.), ce projet présente incontestablement des impacts résiduels significatifs et majeurs sur l'environnement.

Il porte atteinte aux objectifs de conservation d'un site NATURA 2000 et à plusieurs espèces protégées ou à leurs habitats respectifs. Dans ces conditions, l'étape relative à la compensation ne peut être engagée, et donc l'autorisation délivrée, que s'il est démontré que le projet justifie d'une raison impérative d'intérêt public majeur, de l'absence de solution alternative et s'agissant de NATURA 2000, de l'information ou de l'avis de la Commission européenne.

Or, il n'apparaît pas, au vu des très forts impacts environnementaux identifiés, que le projet puisse être regardé comme satisfaisant à la doctrine nationale actuellement admise

² Au sujet des statuts de conservation, la CPEPESC fait remarquer que les tableaux de l'EI n'étaient pas à jour. Exemple avec la Pie-grièche écorcheur encore en statut « NT » en région alors qu'elle est désormais inscrite dans la catégorie Vulnérable depuis 2018.

pour caractériser l'intérêt public majeur du projet³, celui-ci n'apportant que des gains de temps limités de 3 à 5% aux heures de pointe dans la traversée de l'agglomération vésulienne, ce qui représente la soustraction d'un à deux véhicules par minute en heure de pointe dans les parties dites congestionnées ou contraintes du centre-ville.

La DREAL BFC met en avant les résultats de l'étude socio-économique du projet qui démontrerait une amélioration des temps de parcours, une amélioration de la qualité de l'air globale avec la suppression de la congestion à l'ouest de VESOUL et un gain humain important du fait de la sécurisation de l'infrastructure.

Ces arguments ne sont guère recevables : le gain de temps comme vu plus haut est très limité, l'amélioration de la qualité de l'air le sera tout autant puisque les soi-disant congestions à l'entrée de VESOUL ouest sont sans commune mesure avec ce que l'on peut constater aux entrées d'autres villes comtoises, comme BESANÇON par exemple. Quant à l'argument sécuritaire, il est superfétatoire ici, puisqu'il sous-entendrait que les axes routiers actuels de pénétration dans l'agglomération vésulienne seraient dangereux, la rocade ouest par exemple n'est pas plus dangereuse que ne pourra l'être le nouvel itinéraire.

S'agissant du choix du parti retenu, la CPEPESC fait sienne l'analyse de l'Ae qui indique que « *vu la description des capacités restant disponibles sur les voies existantes, une telle justification devrait au moins comporter, dans l'analyse des solutions de substitution raisonnables, prévue par l'article L. 122-3 du code de l'environnement, une variante exploitant ces capacités, au lieu de n'envisager que des variantes impliquant la construction d'une infrastructure nouvelle dans un secteur dont le seul état initial suffit à démontrer le caractère remarquable, souligné par les zonages dont il est l'objet* ».

Il ressort de ces éléments d'appréciation que la déviation Est de VESOUL ne répond ni à une raison impérative d'intérêt public majeur, ni ne respecte le critère de l'absence d'autre solution alternative.

Sur le défaut d'utilité publique du projet

Si le code de l'expropriation (pour cause d'utilité publique) donne les modalités pratiques d'expropriation pour cause d'utilité publique, il ne donne pas pour autant de définition légale de cette notion, celle-ci ayant un contenu variable lié aux circonstances et à l'intérêt général.

Cette situation a amené la jurisprudence à élaborer la théorie du bilan coût avantages et à énoncer dans l'arrêt « Ville nouvelle Est » rendu par le Conseil d'Etat le 28 mai 1971, la formule de principe qui sert depuis à apprécier la légalité des déclarations d'utilité publique : « *Une opération d'expropriation ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente* ».

³ La circulaire du 15 avril 2010 relative à NATURA 2000 précise qu' « *il est possible de qualifier de majeur l'intérêt général d'une activité lorsque l'intérêt public de cette activité est supérieur à celui de la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages du ou des sites concernés* ».

Selon le même raisonnement que ci-dessus, l'analyse coût avantages du projet démontre que les atteintes et les conséquences du projet sur les enjeux environnementaux sont rédhibitoires.

Sur la méconnaissance du Schéma régional de Cohérence Ecologique (SRCE)⁴

Le projet de déviation Est est envisagé au cœur d'un corridor écologique potentiel à remettre en bon état et à la confluence de 3 corridors écologiques potentiels à préserver, identifiés par le SRCE.

L'aménagement projeté doit donc tenir compte des actions prévues par le plan d'action stratégique du SRCE.

La sous-orientation A 1 est définie comme devant garantir des modes de gestion compatibles avec la préservation de la TVB associée aux milieux forestiers.

Elle se décline en plusieurs actions, notamment deux qui intéressent directement l'aménagement projeté⁵ :

- la première (OA1-5) prévoit de « *Maîtriser la fragmentation des massifs forestiers liée aux infrastructures de transport* » en limitant la création de nouvelles infrastructures routières en forêt afin de limiter de nouvelles fragmentations du milieu forestier.
- la seconde (OA1-6) prévoit « *dans une logique "éviter, réduire, compenser", d'évaluer l'impact écologique de la création de nouvelles dessertes; d'éviter les dessertes reconnues impactantes sur les milieux sensibles, de réduire et de compenser les impacts "acceptables" des autres créations de dessertes* ». Cette action vise à évaluer l'opportunité de la création de dessertes en fonction du bénéfice économique attendu mais aussi de l'impact environnemental, d'avoir une réflexion globale sur l'intérêt de créer de nouvelles dessertes et de penser la création de dessertes pour qu'elles aient un impact minimum sur la biodiversité.

En l'état, en créant une nouvelle desserte routière qui coupera en deux les boisements de La Demie et le bois du Tilleul à Quincey, cette opération méconnaît les intérêts défendus au SRCE.

A l'identique, la création de la déviation Est, au vu des inventaires réalisés, s'avère être particulièrement impactante sur l'environnement alors même que le bénéfice qui en est attendu est et restera limité. Cet aménagement ne peut donc être considéré comme respectant les objectifs de l'action OA1-6.

Une autre artificialisation des sols conséquente attendue en lien direct avec ce projet

Même si le projet de la ZAC d'Echenoz-la-Méline n'est pas l'objet de cette enquête publique, force est de constater que les deux opérations sont intimement liées puisque de la

⁴ Approuvé par le préfet de région le 2 décembre 2015 et intégré dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).

⁵ D'autres sont peut-être aussi concernées mais faute de temps, il n'a pas été possible d'examiner l'intégralité des mesures et actions visées au SRCE.

création de l'aménagement routier dépendra la réalisation de cette ZAC, dont l'enquête publique s'est déroulée en février dernier discrètement et sans « battage » médiatique. Il faut dire que l'enjeu est bien différent et que le public intéressé bien moins nombreux.

Il n'en reste pas moins qu'au 31,73 ha voués à être imperméabilisés pour le besoin de la nouvelle voirie, s'ajouteront 39 hectares nécessaires à la réalisation de la zone d'activité « Echenoz Sud » au giratoire de Valleriois-Lorioz.

Un nouvel exemple d'étalement urbain et d'artificialisation des sols.

CONCLUSION

En définitive, et sans qu'il soit besoin de développer davantage notre argumentaire, notre association constate que l'objectif de l'absence de perte nette de biodiversité à court et moyen terme, objectif inscrit au code de l'environnement depuis la promulgation de la loi pour la reconquête de la biodiversité d'août 2016, ne pourra être garanti dans le cadre de cet énième aménagement routier sur ou aux alentours de l'agglomération vésulienne.

Prenant acte de ces éléments, du parti pris d'aménagement, des impacts bruts et résiduels attendus sur les habitats d'espèces protégées et les espèces associées, des lacunes dans l'évaluation des incidences/impacts pressentis (volet faune et impacts environnementaux), etc., la CPEPESC vous demande, Monsieur le Président, au regard des éléments exposés, et pour tout autre à produire ou déduire, d'émettre un avis défavorable.

La CPEPESC veut croire à votre sens de l'intérêt général et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, en l'assurance de ses salutations distinguées.

Pour la CPEPESC Franche-Comté,
Le Président, Christophe MORIN

