

# PROJET D'AMENAGEMENT D'UNE AIRE DE GRAND PASSAGE

## CHEMAUDIN ET VAUX DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE VALANT MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DE CHEMAUDIN ET VAUX (SECTEUR VAUX-LES-PRES) ET DE CHAMPAGNEY

# SOMMAIRE

## PREAMBULE

<b>A. Maitre d'ouvrage de l'opération</b> .....	<b>4</b>
<b>B. Objet de l'enquête publique</b> .....	<b>4</b>

## 1<sup>ERE</sup> PARTIE : UN PROJET D'UTILITE PUBLIQUE

### Section 1 : la politique d'accueil des gens du voyage

<b>A. La politique d'accueil des gens du voyage : une compétence intercommunale encadrée par le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage du Doubs 2021-2026</b> .....	<b>7</b>
1. Une compétence obligatoire.....	7
2. Une compétence encadrée.....	7
<b>B. Les objectifs du SDAHGV du Doubs 2021-2026</b> .....	<b>8</b>
1. Les orientations stratégiques du SDAHGV .....	8
2. Des orientations déclinées en fiches actions .....	8
<b>C. Un besoin identifié dans le département du Doubs</b> .....	<b>9</b>
1. Les aires de grand passage des gens du voyage dans le département du Doubs.....	9
2. Une capacité d'accueil qui ne correspond plus aux normes.....	10
<b>D. La prise en compte du projet d'ATGP dans les Plan Local de l'Habitat de GBM</b> .....	<b>11</b>
1. Contexte réglementaire .....	11
2. La fiche action n° 5 du PLH .....	11

### Section 2 : les grands passages sur le territoire de GBM

<b>A. Un besoin avéré sur le territoire intercommunal</b> .....	<b>12</b>
1. Le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage du Doubs 2004-2008.....	12
2. Le schéma départemental 2013-2018 .....	13
2.1. Une prospective foncière menée dès 2015.....	13
2.2. Un équipement provisoire : l'aire de grand passage de Marchaux-Chaudefontaine.....	14
3. Le projet d'aménagement d'une aire de grand passage sur le territoire de la commune de Chemaudin et Vaux.....	15
<b>B. Les enjeux d'une nouvelle aire de grand passage</b> .....	<b>16</b>
1. Un équipement encadré par des normes réglementaires .....	16
2. Remédier aux stationnements illicites.....	17
3. Un espace dédié à une aire de délestage.....	17
4. Libérer les réserves foncières de la ZAE de Marchaux-Chaudefontaine.....	17

### Section 3 : le projet

<b>A. Localisation du projet</b> .....	<b>18</b>
1. Le site retenu.....	18
2. Les variantes au projet .....	19
<b>B. Le projet retenu</b> .....	<b>21</b>

1. Consistance du projet : l'aménagement d'un équipement dédié aux gens du voyage .....	21
l'aménagement d'équipements routiers	
1.1. Les équipements dédiés aux gens du voyage .....	22
1.1.1. L'aire de très grand passage.....	24
1.1.2. L'aire de délestage.....	24
1.1.3. Les équipements internes et infrastructures : caractéristiques des ouvrages les plus importants .....	24
1.1.4. La sécurisation de l'aire .....	25
1.1.5. La gestion de l'équipement .....	25
1.2. Les aménagements routiers .....	26
1.2.1. Caractéristiques principales des aménagements routiers .....	27
Aménagement d'un accès sécurisé à l'aire de grand passage .....	27
Aménagement d'un giratoire .....	28
<b>C. Plan général des travaux.....</b>	<b>29</b>
1. La nature des travaux.....	29
1.1. Les modalités de réalisation des travaux.....	29
<b>D. Estimation sommaire des dépenses .....</b>	<b>30</b>
<b>E. Insertion du projet dans l'environnement.....</b>	<b>30</b>
<b>F. Les effets du projet sur les documents d'urbanisme.....</b>	<b>31</b>
<b>G. Les effets du projet sur la propriété privée.....</b>	<b>31</b>

#### **Section 4 : justification de l'utilité publique**

<b>A. Un équipement qui répond à l'obligation légale d'accueil des gens du voyage .....</b>	<b>34</b>
<b>B. Un équipement sécurisé qui améliorera les conditions d'accueil des gens du voyage .....</b>	<b>34</b>
<b>C. Un équipement qui contribuera à limiter le stationnement illicite.....</b>	<b>35</b>
<b>D. Une atteinte limitée à l'environnement.....</b>	<b>35</b>
1. Un équilibre remblais/déblais recherché .....	36
2. La prise en compte des zones humides.....	36
3. Des zones de déboisement réduites.....	36
4. L'absence d'effluents sur le site.....	38
5. Une limitation de l'imperméabilisation des sols.....	38
6. La prise en compte des enjeux avifaune et des chiroptères.....	38
7. Les mesures d'accompagnement en faveur du crapaud sonneur à ventre jaune.....	38
8. La compensation collective agricole : une démarche volontaire .....	39
9. Des mesures pour limiter les nuisances liées au trafic routier.....	39
10. Des troubles de voisinage évités .....	40
<b>E. Des déplacements sécurisés .....</b>	<b>41</b>
1. Un effet ponctuel sur le trafic routier .....	41
2. L'interdiction de traverser la RD67.....	41
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>41</b>

<b>A. Cadre juridique de la procédure de mise en compatibilité .....</b>	<b>42</b>
1. La procédure de DUP valant mise en compatibilité des PLU .....	42
1.1. La concertation préalable .....	43
1.2. L'évaluation environnementale .....	43
1.3. L'examen conjoint à l'initiative du Préfet .....	44
1.4. L'enquête publique .....	44
1.5. L'avis de la Communauté Urbaine de Grand Besançon Métropole .....	45
1.6. L'approbation de la mise en compatibilité des PLU .....	45
2. Textes régissant la procédure de mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique .....	45
<b>B. Le projet de mise en compatibilité des PLU des communes de Chemaudin et Vaux (secteur Vaux-les-Prés) et de Champagny .....</b>	<b>46</b>
1. Les documents d'urbanisme en vigueur .....	46
1.1. Le PLU en vigueur sur la commune de Chemaudin et Vaux .....	46
1.2. Le PLU en vigueur sur la commune de Champagny .....	47
1.3. Les rapports de présentation des PLU .....	47
2. Eléments de mise en compatibilité des PLU de Champagny et Chemaudin et Vaux (secteur Vaux-les-Prés) .....	47
2.1. Mise en compatibilité du PLU de Chemaudin et Vaux (secteur Vaux-les-Prés) .....	47
2.2. Mise en compatibilité du PLU de Champagny .....	48
3. Evolution des documents graphiques et écrits des PLU .....	49
3.1. Modification du PLU de Chemaudin et Vaux (secteur Vaux-les-Prés) .....	49
3.2. Modification du PLU de Champagny .....	53
<b>C. Analyse du projet de mise en compatibilité avec les PADD et les documents d'urbanisme supérieur .....</b>	<b>54</b>
1. Le respect des orientations des PADD .....	54
1.1. Le PADD du PLU de Vaux-les-Prés .....	54
1.2. Le PADD du PLU de Champagny .....	54
2. L'analyse de la compatibilité du projet avec le SCOT Besançon cœur Franche-Comté .....	56
3. La compatibilité avec le PLH du Grand Besançon 2024-2029 .....	56
<b>D. Analyse des incidences environnementales de la mise en compatibilité des PLU sur l'environnement .....</b>	<b>57</b>

# PREAMBULE

## A. MAITRE D'OUVRAGE DE L'OPERATION

Communauté Urbaine « GRAND BESANCON METROPOLE »

Siège : La City – 4 rue Gabriel Plançon - 25043 Besançon Cedex

DIRECTION DE L'HABITAT, DU LOGEMENT ET DE L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

Service : Logement et Accueil des Gens du Voyage

Contact : Mimoza ROZE MIHALICA

E-mail : mimoza.mihalica@grandbesancon.fr / habitat@grandbesancon.fr

Téléphone : 03 81 87 88 97 / 03 81 87 88 90

## B. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le Schéma Départemental pour l'Accueil et l'Habitat des Gens du Voyage du Doubs, adopté le 21 janvier 2021 pour la période « 2021-2026 », prescrit à la Communauté Urbaine Grand Besançon Métropole, l'obligation d'aménager<sup>1</sup> une aire de grand passage de 200 places sur un site identifié sur le territoire des communes de Champagney et de Chemaudin et Vaux.

De plus, le schéma préconise la création d'un terrain provisoire et/ou de délestage contigu, à cette aire de très grand passage.

Dans ce contexte et afin de répondre aux besoins identifiés sur son territoire, le conseil communautaire a, par délibérations des 24 mai 2018 et 16 décembre 2021<sup>2</sup>, acté le principe d'aménager un équipement répondant à ce double objectif, soit :

- l'accueil simultané et temporaire de 200 caravanes une partie de l'année (du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre),
- l'accueil temporaire de petits rassemblements (environ 30 caravanes) tout au long de l'année, lorsque les aires d'accueil sont saturées ou inadaptées à l'accueil de caravanes en période hivernale. Ces petits mouvements sont à distinguer des déplacements estivaux. Ils se forment pour des raisons professionnelles (commerce ambulant) ou familiales (hospitalisation d'un proche).

A l'issue des études de faisabilité techniques et environnementales diligentées depuis 2018, le site retenu pour l'aménagement des nouveaux équipements dédiés aux gens du voyage se situe sur le territoire de la commune de Chemaudin et Vaux, en limite des communes de Champagney et de Champvans-les-Moulins, en contrebas de la RD67 sur laquelle une voie à usage d'accès et de sortie sera créée<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> « Orientation stratégique n° 3 - Action 7 » du schéma

<sup>2</sup> Pièce C Annexe 1

<sup>3</sup> La route départementale 67 pour la section qui concerne le projet relie la Haute-Saône à la RD673 au niveau de Franois. Elle est classée « route à grande circulation » entre Burgille dans le Doubs et l'intersection au niveau de Franois par décret du 3 juin 2009.



Localisation du futur aménagement au croisement de la RD467 et de l'A36

Compte tenu de ce positionnement, et afin de garantir la sécurité des gens du voyage<sup>4</sup> et plus généralement, des usagers de la voie départementale, le projet s'accompagnera d'aménagements routiers, comprenant :

- un élargissement partiel de la RD67 utile à créer un accès unique qui permettra d'entrer et de sortir de l'aire de grand passage,
- une modification de l'intersection RD67/RD233 avec la création d'un carrefour giratoire sur le territoire des communes de Mazerolles-Le-Salin et de Champagny.

### **Sur le plan foncier**

La réalisation de cette opération nécessite l'acquisition de terrains appartenant à des propriétaires privés. Les négociations foncières amiables en cours demeurent privilégiées. Toutefois, à défaut d'accord de l'ensemble des propriétaires concernés, il convient de recourir à l'expropriation.

Dans cette perspective, le conseil communautaire a en conséquence, par **délibération du 02 mars 2023<sup>5</sup>**, validé le principe de lancer la procédure utile et de solliciter à cet effet :

- la déclaration d'utilité publique du projet,
- la déclaration de cessibilité des biens indispensables à sa réalisation.

Une enquête parcellaire est, par conséquent, diligentée conjointement à la présente enquête publique. A l'issue de ces démarches, la phase judiciaire de cette procédure d'expropriation se poursuivra si nécessaire (cf. dossier d'enquête parcellaire joint).

<sup>4</sup> Accès aux équipements et sortie sur la RD67

<sup>5</sup> Pièce C Annexe 1

## Sur le plan de l'urbanisme

La réalisation de ce projet nécessite d'adapter les plans locaux d'urbanisme des communes de Vaux-les-Prés et de Champagny concernées par le projet :

- le PLU de la commune de Vaux-les-Prés<sup>6</sup> approuvé le 22 février 2008,
- le PLU de la commune de Champagny approuvé le 5 janvier 2017.

Aménagement	Communes d'implantation	Document d'urbanisme en vigueur
<u>Aire de très grand passage</u>	Chemaudin et Vaux (issue de la fusion des communes de Chemaudin et de Vaux les Prés intervenue par arrêté préfectoral du 12 août 2018).  Implantation de l'Aire de très grand passage sur le territoire de l'ancienne commune de Vaux-les-Prés.  Possibilité de mise en œuvre de mesures d'accompagnement / compensatoires : Champagny	<u>PLU de l'ancienne commune de Vaux-les-Prés</u> , approuvé par délibération du 22 février 2008  PLU de Champagny, modification approuvée le 05/01/2017.
Travaux connexes :  Réaménagement du carrefour RD 67 / RD 233	Champagny  Mazerolles-le-Salin	PLU de Champagny, modification approuvée le 05/01/2017.  Carte communale de Mazerolles-le-Salin approuvée par arrêté préfectoral du 15/02/2008.

Il convient à ce titre de recourir à une procédure de « **déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des PLU** », telle que prévue par l'article L.153-54 du code de l'urbanisme.

Cette procédure vise à rendre compatibles les dispositions des PLU avec l'opération. Il s'agit notamment de vérifier si :

- le projet est conforme à l'économie générale et aux objectifs des PADD des PLU,
- le projet trouve sa justification dans les rapports de présentation des PLU,
- les travaux, les équipements et installations nécessaires à l'aménagement de l'aire de grand passage sont autorisés par les règlements et autres pièces des PLU.

## Sur le plan environnemental

Le projet, qui a fait l'objet d'un examen au cas par cas, n'est pas soumis à évaluation environnementale au titre du code de l'environnement (*Cf. arrêté portant décision d'examen au cas par cas pris en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement du 8 septembre 2021*)<sup>7</sup>.

En revanche, la mise en compatibilité des PLU des communes de Vaux-les-Prés et de Champagny est soumise à concertation préalable obligatoire et à évaluation environnementale en ce qu'elle a les mêmes effets qu'une révision<sup>8</sup>.

**La présente enquête publique vise donc à assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers, concernant le projet de « déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des PLU de Vaux-les-Prés et Champagny nécessaire à la réalisation d'une aire de grand passage, prescrit par le schéma départemental pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage du Doubs » et les équipements routiers annexes utiles, sur le territoire des communes de Chemaudin et Vaux, de Champagny et Mazerolles-le-Salin.**

<sup>6</sup> Ancienne commune de Chemaudin et Vaux dont le PLU reste en vigueur,

<sup>7</sup> Pièce C Annexe 2

<sup>8</sup> Article R104-13 (extrait) du Code de l'Urbanisme,

Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité :

2° Lorsque celle-ci emporte les mêmes effets qu'une révision, au sens de l'article L. 153-31, et que cette révision concerne l'un des cas mentionnés au I de l'article R. 104-11 ;

Article L153-31 (extrait) du code de l'urbanisme

le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :

1° soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développements durables ;

2° soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

3° soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

## Section 1 : la politique d'accueil des gens du voyage

### **A. POLITIQUE D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE : UNE COMPETENCE INTERCOMMUNALE ENCADREE PAR LE SCHEMA DEPARTEMENTAL POUR L'ACCUEIL ET L'HABITAT DES GENS DU VOYAGE DU DOUBS 2021-2026**

#### **1. Une compétence obligatoire**

La communauté urbaine « Grand Besançon Métropole » détient depuis 2002 au titre de l'article 7 de ses statuts<sup>9</sup>, la compétence obligatoire :

« *Création, aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage et des terrains familiaux locatifs définis aux 1° à 3° du II de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage* », soit :

*1°. Des aires permanentes d'accueil, ainsi que leur capacité ;*

*2°. Des terrains familiaux locatifs aménagés et implantés dans les conditions prévues à l'article L. 444-1 du code de l'urbanisme et destinés à l'installation prolongée de résidences mobiles, le cas échéant dans le cadre des mesures définies par le plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées, ainsi que le nombre et la capacité des terrains ;*

*3°. Des aires de grand passage destinées à l'accueil des gens du voyage se déplaçant collectivement à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels, ainsi que la capacité et les périodes d'utilisation de ces aires.*

#### **Article 7 : statut de la CU GBM**

**Création, aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage et des terrains familiaux locatifs définis aux 1° à 3° du II de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.**

#### **2. Une compétence encadrée**

Conformément à la loi relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage n°2000-614 du 05 juillet 2000, cette compétence est encadrée localement par « *le Schéma Départemental pour l'Accueil et l'Habitat des Gens du Voyage (SDAGV) du Doubs 2021-2026* », approuvé par arrêté conjoint du Préfet du Doubs et de la Présidente du conseil département du Doubs du 21 janvier 2021.

Le SDAGV a vocation à programmer pour une période de 6 ans, par secteur géographique : des équipements publics d'accueil (aires permanentes d'accueil et aires de très grand passage), des équipements à usage privé d'habitat (terrains familiaux locatifs) et des actions à caractère social.

Cette programmation est effectuée à partir d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existante notamment de la fréquence et la durée des séjours des gens du voyage, de l'évolution de leur mode de vie et de leur ancrage, de la scolarisation des enfants, de l'accès aux soins et de l'exercice des activités économiques (art 1-II de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000).

Les prescriptions contenues dans un schéma départemental impliquent que les documents programmatiques et d'urbanisme locaux (SCOT, PLUi, PLU, PLH, etc.) les prennent en compte et concourent ainsi à leur mise en œuvre.

Dans ce contexte, il appartient à la Communauté Urbaine de créer, d'aménager, d'entretenir et de gérer les aires et terrains d'accueil conformément au schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

<sup>9</sup> Statuts en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2019

Elle dispose en principe d'un délai de deux ans à compter de la publication du nouveau schéma pour mettre en œuvre ses prescriptions. Ce délai est prorogeable, sous conditions.

L'absence de réalisation des prescriptions prévues au schéma dans le délai imparti constitue une faute de nature à engager la responsabilité de l'EPCI à fiscalité propre défaillant.

## **B. LES OBJECTIFS DU SCHEMA DEPARTEMENTAL POUR L'ACCUEIL ET L'HABITAT DES GENS DU VOYAGE DU DOUBS 2021-2026**

### **1. Les orientations stratégiques du SDAGV**

L'un des enjeux de la révision du schéma « 2013-2019 » a résidé dans la nécessité de mettre en place une **approche qualitative** en termes d'accueil des ménages, mais également d'envisager la diversité des réponses à apporter en termes d'habitat adapté et d'accompagnement social des gens du voyage.

Ainsi, au regard de ces enjeux, trois orientations stratégiques se sont dégagées pour le SDAGV 2021-2026, dont l'une mentionne la **nécessité de compléter le dispositif de grand passage en raison de l'absence d'équipement permettant de répondre aux grands groupes de 200 caravanes.**

#### **Orientation stratégique n° 1 : renforcer la cohérence et le pilotage du SDAGV**

Action 1 : Renforcer le dispositif de suivi et d'animation à l'échelle départementale

Sous-action 1 : Maintenir les activités de la commission départementale consultative et du comité de suivi

Sous-action 2 : Créer une instance départementale d'animation du SDAGV

Action 2 : Mettre en place un dispositif de suivi et d'animation à l'échelle des EPCI

#### **Orientation stratégique n° 2 : Renforcer l'accompagnement et la prise en compte des besoins des gens du voyage**

Action 3 : Maintenir une politique scolaire ambitieuse

Action 4 : Décliner des actions de formation, de qualification et d'insertion professionnelle

Action 5 : Renforcer l'accès à la santé

#### **Orientation stratégique n° 3 : Conforter le dispositif d'accueil des gens du voyage**

Action 6 : Réhabiliter et recalibrer le dispositif d'aires permanentes d'accueil

Action 7 : Compléter le dispositif de grand passage

Action 8 : Répondre aux besoins d'ancrage territorial à travers la réalisation de terrains familiaux locatifs

### **2. Des orientations déclinées en fiches actions**

Ces orientations qui déterminent des objectifs sont déclinées dans des fiches qui matérialisent les actions à mettre en œuvre : « *fiches action* ».

Ainsi, la « **fiche action n° 7** » de l'**orientation stratégique n° 3** qui vise à conforter le dispositif départemental d'accueil des gens du voyage prévoit expressément le besoin d'augmenter les capacités d'accueil de grand passage sur Grand Besançon Métropole en aménageant une aire de très grand passage de 200 places minimum sur les communes de Champagny et Chemaudin et Vaux, complétée d'une aire de délestage contiguë.

Orientation stratégique n°3	Conforter le dispositif d'accueil des gens du voyage
Action 7	Compléter le dispositif de grand passage
Pilotes	EPCI, avec l'appui de l'État et du Département
Rappel du constat réalisé	Les aires de grand passage permettent actuellement d'accueillir des groupes de maximum 100 caravanes, mais ne permettent pas de répondre aux besoins ponctuels pour des groupes de 200 caravanes. Par ailleurs, les aires ne sont pas conformes aux nouvelles normes du décret n° 2019-171 du 5 mars 2019.
Finalité de l'objectif	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Augmenter les capacités d'accueil de grands passages sur Grand Besançon Métropole</li> <li>– Maintenir les capacités d'accueil et prendre en compte les stationnements temporaires de grands groupes</li> <li>– Réaliser la mise en conformité des aires avec la nouvelle réglementation (hors mise aux normes des surfaces)</li> </ul>
Contenu de l'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aménager une aire de grand passage de 200 places minimum sur Grand Besançon Métropole (communes de Champagny et Chemaudin-et-Vaux)</li> <li>– Aménager un terrain provisoire et/ou de délestage contigu à l'aire de grand passage de Champagny et Chemaudin-et-Vaux</li> <li>– Transformer l'aire de Thise en terrain de délestage dès la création de l'aire de grand passage de Champagny et Chemaudin-et-Vaux</li> <li>– Mettre les équipements en conformité au décret n° 2019-171 du 5 mars 2019 (une dérogation est accordée concernant les dispositions relatives à la surface prévues dans l'article 1) : <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Grand Besançon Métropole : Thise (80 places – pas de mise aux normes si transformation en terrain de délestage avant le 1<sup>er</sup> janvier 2022)</li> <li>♦ Pays de Montbéliard Agglomération : Arbouans (80 places), Mandeuze (100 places)</li> <li>♦ CC du Grand Pontarlier : Pontarlier (100 places)</li> </ul> </li> <li>– Mettre en place une veille intercommunale pour s'adapter à l'évolution des besoins et mettre à disposition des terrains d'accueil ponctuel</li> </ul>

## C. UN BESOIN IDENTIFIE DANS LE DEPARTEMENT DU DOUBS

### 1. Les aires de grand passage des gens du voyage

Selon l'alinéa 3 du paragraphe II de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 : « *Les aires de grand passage* » sont destinées à l'accueil des gens du voyage se déplaçant collectivement à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels.

Ces rassemblements ont notamment pour origine des réunions religieuses (par exemple des pèlerinages) qui se déroulent principalement entre avril et septembre, ils peuvent également être organisés dans le cadre d'évènements familiaux (décès, mariage, etc.) ou économiques (foires, vendanges, etc.).

Les groupes voyagent sur des durées plus ou moins longues, de quelques semaines à quelques mois. Ils peuvent se stabiliser sur une ou deux semaines sur chaque lieu de stationnement.

Il s'agit de déplacements collectifs de gens du voyage qui comptent jusqu'à environ 200 résidences mobiles<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ne précise pas de seuil de nombre de résidences mobiles pour qualifier un groupe de « grand passage ». La circulaire UHC/UH1/12 n° 2001-49 du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage précise que ces aires sont destinées à recevoir les grands groupes de 50 à 200 résidences mobiles environ voyageant ensemble.

## 2. Une capacité d'accueil qui ne correspond plus aux normes

Le SDAGV 2021-2026, mentionne dans sa partie « *Etat des lieux* », un taux de réalisation d'aires de grand passage, conséquent sur le territoire départemental, au regard des prescriptions du précédent schéma, établi pour la période 2015-2019 :

- Il est fait état, de 5 aires de grand passage réalisées, dont une aire temporaire, sur 6 aires prescrites. Ces infrastructures représentent 560 places mises à disposition des voyageurs sur 610 prescrites, soit un taux de réalisation de 83 % contre 49 % à l'échelle nationale en 2015<sup>11</sup>.
- Il indique cependant que la capacité de ces équipements dont la réalisation est intervenue avant 2019, ne s'inscrit plus en conformité des nouvelles normes posées par le décret n°2019-171 du 05 mars 2019 relatif aux aires de grand passage.

Ce décret prévoit que la surface des aires de grand passage est d'au moins 4 hectares. Cette surface correspondant à une capacité d'accueil d'environ 200 caravanes<sup>12</sup>.

Actuellement, seule l'aire intercommunale de Marchaux-Chaufontaine installée provisoirement dans le périmètre d'un projet de zone à vocation économique, répond à cette norme, la capacité d'accueil des autres équipements variant entre 80 et 100 caravanes.

### CINQ AIRES DE GRAND PASSAGE SUR LE TERRITOIRE DU DEPARTEMENT DU DOUBS :



<sup>11</sup> Page 12 du SDAGV- 2021 2026

<sup>12</sup> Article 1 du décret : Le terrain de l'aire de grand passage dispose d'un sol stabilisé adapté à la saison d'utilisation définie par le schéma départemental, restant porteur et carrossable en cas d'intempérie, dont la pente permet d'assurer le stationnement sûr des caravanes. La surface d'une aire de grand passage est d'au moins 4 hectares. Le préfet, après avis du président du conseil départemental, peut y déroger pour tenir compte des disponibilités foncières, des spécificités topographiques.

## D. LA PRISE EN COMPTE DU PROJET D'ATGP DANS LE PLAN LOCAL DE L'HABITAT DE GRAND BESANÇON METROPOLE

### 1. Contexte réglementaire

Le conseil communautaire de la communauté urbaine « Grand Besançon Métropole » a approuvé son **Plan Local de l'Habitat 2024-2029** le 22/12/2023<sup>13</sup>.

Le Plan Local de l'Habitat est un document programmatique qui exprime la stratégie de la collectivité en matière de logements et d'habitat. Les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec les dispositions du PLH<sup>14</sup>.

Les orientations du PLH qui s'appuient sur un diagnostic local sont déclinées en 15 fiches actions. La fiche action n°5 est consacrée à la politique d'accueil des gens du voyage.

### 2. La fiche action n° 5 du PLH

La fiche action n° 5 du PLH intitulée « Assurer l'accueil des Gens du Voyage par la mise en place d'équipements dédiés », confirme la nécessité d'améliorer les conditions de vie des gens du voyage, de mettre en œuvre les actions du SDAGV du Doubs et d'accompagner la lutte contre les stationnements illicites.

Elle mentionne expressément la nécessité de poursuivre les études utiles à la réalisation du projet d'aire de très grand passage et par la suite de mettre en œuvre des travaux utiles à sa réalisation. Elle détermine également une date de mise en service souhaitée, soit 2025.

EXTRAIT DU PLH 2024-2029, APPROUVE LE 22/12/2023 :

<b>Action</b>	<b>Action 5 : Assurer l'accueil des Gens du Voyage par la mise en place d'équipements dédiés</b>
 <b>Objectifs stratégiques</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Améliorer les conditions de vie des Gens du Voyage, qu'ils soient voyageurs ou en voie de sédentarisation.</li><li>Mettre en œuvre les actions du Schéma d'accueil et d'habitat des Gens du Voyage du Doubs.</li><li>Accompagner la lutte contre les stationnements illicites.</li></ul>
 <b>Publics cibles</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ménages issus de la communauté des Gens du Voyage, qu'ils soient mobiles ou en voie de sédentarisation.</li><li>Communes, entreprises et particuliers faisant l'objet de stationnements illicites des gens du voyage.</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li><b>Créer une aire de très grand passage de 200 places</b><ul style="list-style-type: none"><li>Poursuivre les études urbaines préalables à l'aménagement du site de 4,5 ha, puis réaliser les travaux en vue de la livraison d'ici la fin du Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage en vigueur (2026). L'aire d'accueil de très grand passage comportera une aire de délestage.</li></ul></li></ul>
 <b>Territoires visés</b>	Tout le territoire de Grand Besançon Métropole
 <b>Calendrier</b>	<p><b>2023 :</b> Poursuite des études relatives à l'aménagement de l'aire de grand passage.</p> <p><b>2025 :</b> Mise en service de l'aire de grand passage de Chemaudin-et-Vaux.</p> <p><b>2024-2029 :</b> Mise en service des terrains familiaux locatifs et PLAI adaptés GDV inscrits au schéma départemental 2021-2026.</p>
 <b>Coordination partenariale</b>	Grand Besançon Métropole, Communes, Etat (DDT, DDETSPP et Préfecture pour les procédures d'expulsion dès lors que le territoire sera conforme avec le Schéma), Département du Doubs, Bailleurs sociaux, Gestionnaires, Associations.

<sup>13</sup> Pièce C Annexe 1

<sup>14</sup> L'article L 302-1 du code de la construction et de l'habitation précise le contenu du programme d'actions du PLH : Le programme local de l'habitat comprend un programme d'actions détaillé par commune et, le cas échéant, par secteur géographique. Le programme d'actions détaillé indique pour chaque commune ou secteur :

- Le nombre et les types de logements à réaliser,
- Le nombre et les types de logements locatifs privés à mobiliser, dans le respect du IV de l'article 4 de la loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement,
- Les moyens, notamment fonciers, à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs et principes fixés,
- L'échéancier prévisionnel de réalisation de logements et du lancement d'opérations d'aménagement de compétence communautaire,
- les orientations relatives à l'application des 2° et 4° de l'article L. 151-28 et du 4° de l'article L. 151 41 du code de l'urbanisme.

## Section 2 : les grands passages sur le territoire de GBM

### **A. UN BESOIN AVÈRE SUR LE TERRITOIRE INTERCOMMUNAL**

Depuis la prise de compétence « *création, aménagement et gestion des aires d'accueil et de passage des gens du voyage* » en 2002<sup>15</sup>, le territoire intercommunal s'est doté de deux équipements à destination des grands passages :

- l'aire de grand passage de Thise aménagée en 2005,
- l'aire de grand passage de Marchaux-Chaufontaine mise en service en mai 2017.

La délibération du conseil communautaire du 30 mars 2017 a autorisé l'opération d'aménagement d'une aire de grand passage provisoire à Chaudefontaine (aujourd'hui commune de Marchaux-Chaufontaine). L'ouverture de l'aire était initialement prévue pour 2 années, elle est reconduite chaque année, en attendant la réalisation d'une aire de grand passage définitive.

A cette fin, depuis 2016, des investigations foncières ont été menées afin de se conformer aux prescriptions des schémas départementaux successifs.

#### **1. Le schéma départemental pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage du Doubs 2004-2008**

Le schéma départemental pour l'accueil et l'habitat des gens du voyage du Doubs 2004- 2008<sup>16</sup> a prescrit l'obligation pour la CAGB de réaliser une aire de grand passage sur la commune de Thise.

#### **Equipements**

Cette aire d'une surface de 1,8 hectares réalisée en 2005, peut accueillir de manière simultanée environ 90 caravanes, et un maximum de 60 caravanes si un groupe souhaite monter un chapiteau.

Des sanitaires mobiles et des bennes pour la récupération des ordures ménagères sont installés durant chaque occupation. Une convention d'occupation temporaire est signée entre les représentants des groupes et la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, définissant les conditions d'occupation et le montant des droits d'usage.

#### **Occupation**

Le stationnement sur l'aire de grand passage est autorisé pour une durée maximale de 14 jours consécutifs sur la période allant du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre de chaque année.

#### **Gestion**

A la création de l'aire, la gestion était assurée par la collectivité. Aujourd'hui, la gestion de l'aire de grand passage est confiée à un prestataire de service qui assure la gestion des équipements dédiés à l'accueil des gens du voyage sur le territoire de l'EPCI.

La réalisation de cet équipement a permis à la communauté urbaine de répondre à ses obligations déterminées par le SDAGV du Doubs 2004-2008, en termes de grands passages.

Pour autant, au regard des déplacements des gens du voyage et du nombre de stationnements illicites constatés sur le territoire, le bilan du SDAGV du Doubs 2004-2008, établi en 2010<sup>17</sup>, a mis en évidence que l'aire de Thise, d'une surface inférieure à 2 hectares, ne permettait pas de couvrir l'ensemble des besoins, notamment concernant les groupes de taille supérieure à 100 caravanes, circulant sur ou le long de l'A36.

Il a alors été recommandé à la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon<sup>18</sup> de se doter d'un terrain ponctuel d'une surface comprise entre 3 et 4 ha destiné au passage des groupes de plus de 100 caravanes.

---

<sup>15</sup> Délibération du 29 mars 2002

<sup>16</sup> Ce schéma approuvé par arrêté préfectoral et départemental le 30 juin 2004 et publié le 13 septembre 2004, s'est achevé par prorogation de deux ans, fin décembre 2008.

<sup>17</sup> À l'occasion de la révision du document.

<sup>18</sup> La CAGB est devenue communauté urbaine en 2019

## **2. Le Schéma départemental 2013-2018**

Par la suite, le schéma départemental « 2013 -2018 » a expressément acté dans son action 15<sup>19</sup>, l'obligation de « mettre à disposition des terrains ponctuels pour le passage de groupes de plus de 100 caravanes dans les principales agglomérations (CAGB, PMA, CC Larmont), et d'au moins 50 caravanes dans le secteur de Quingey ». Les objectifs de cette action étant :

- de répondre au besoin de stationnement des groupes de plus de 100 caravanes,
- d'éviter le stationnement illicite des grands groupes de taille supérieure à 100 caravanes,
- d'identifier, avec l'appui de l'Agence Foncière du Doubs et de France Domaine sur tout le département, des terrains d'au moins 4 hectares disponibles (même à titre temporaire) présentant des conditions favorables pour accueillir des groupes des gens du voyage.

### **2.1. Une prospective foncière menée dès 2015**

Pour répondre à cette obligation, l'aménagement d'une aire de grand passage a été ciblé comme l'une des nouvelles priorités du Grand Besançon en ce qui concerne l'accueil des gens du voyage.

Dès 2015, la mobilisation de l'ensemble des communes membres de l'intercommunalité a été sollicitée.

En avril 2016, par courrier adressé à l'ensemble des communes de l'agglomération, le Président et le Vice-Président délégué à l'Habitat ont encouragé les maires à réagir face aux conséquences de la perte de conformité au schéma départemental en participant à la prospective foncière lancée par le Grand Besançon afin d'atteindre les objectifs fixés par l'Etat.

Depuis début 2016, une recherche foncière active a été menée par les services du Grand Besançon en lien avec les élus référents.

Dans ce contexte, une mission d'identification foncière a été confiée à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Besançon (Audab), qui a réalisé un premier travail de repérage en fonction de critères de sélection précis :

- superficie minimum de 4 hectares,
- niveau d'accessibilité suffisant pour les caravanes,
- sol suffisamment plat et praticable,
- proximité des réseaux.

A l'issue de cette démarche, en avril 2016, une quinzaine de sites potentiels ont alors été étudiés. L'ensemble des opportunités recensées se situait en zone agricole sur des parcelles privées.

L'étude faisant apparaître des contraintes sur certains sites, la sélection s'est réduite à 9 terrains situés sur l'ensemble des secteurs de l'agglomération.

Le 19 mai 2016, les sites retenus ont été présentés à l'exécutif de l'intercommunalité pour avis.

Compte tenu du caractère agricole du foncier, il a alors été proposé que la Chambre d'Agriculture et la Safer<sup>20</sup> soient étroitement associées à la poursuite des investigations, en raison de leur connaissance du monde agricole, des activités menées sur les différentes parcelles et des stratégies foncières agricoles en cours.

Le 30 juin 2016, les 9 terrains identifiés ont été présentés à la Chambre d'Agriculture et à la Safer. La valeur agricole des terrains proposés et les contraintes relatives à la PAC ont constitué un premier frein aux recherches effectuées.

Un second temps de travail s'est alors tenu le 9 septembre de la même année, afin d'affiner l'étude en cours et de lancer un travail complémentaire de ciblage du foncier.

La Chambre d'Agriculture évoquant d'autres propositions à soumettre à l'agglomération.

Cette seconde étape est demeurée infructueuse et le recours à une location de terrain est apparu comme une solution envisageable.

---

<sup>19</sup> Action intitulée : « Mettre à disposition des terrains ponctuels pour le passage de groupes : - de plus de 100 caravanes dans les principales agglomérations (CAGB, PMA, CC Larmont), - d'au moins 50 caravanes dans le secteur de Quingey »,

<sup>20</sup> Société d'aménagement foncier et d'établissement rural.

Une étude de terrains en location, proposée par la Chambre d'Agriculture et la Safer, et la poursuite de la recherche foncière pour une acquisition ont été engagées.

Le 27 septembre 2016, à l'occasion d'un troisième temps de travail, il a été acté que le statut du fermage se heurtait aux sous locations par des agriculteurs.

De nouvelles opportunités ont donc été portées à l'étude, 6 nouveaux terrains ont alors été suggérés par la chambre d'agriculture et 2 propositions antérieures ont été revues :

- 3 ne présentaient pas les caractéristiques attendues,
- 4 nécessitaient des recherches supplémentaires.

#### Fiche parcelle aire grand passage

Référence parcelle	Communes	Surface	Propriété	Exploitants	Observations
Marchaux Route de Vieilley	Marchaux	3 parcelles pour 5,17 ha	Troutier Roland Champoux Commune de Marchaux Duprey Max Champoux	KOPP Dominique Chaudefontaine Gaec Robert Chatillon-Guyotte	2 îlots de chaque côté de la route, faible pente sols superficiels à profonds, prairies permanentes et temporaires
Roche les Beauré Château de Beauré	Roche lez Beauré	1 partie de la parcelle pour 3,7 ha	Commune de Roche lez Beauré	Gaec des Rosiers Curty Chaleze	Pas de pente, à voir prendre la partie la plus sèche à expertiser en terme d'hydromorphie Pâtures mais possible de conduire en pré de fauche.
Pouilley Les Vignes Route de Pelousey	Pouilley Les Vignes	3,8 ha	SMAIBO	Gaec du Pré Verdoy Champagne	Légère pente, combe, en culture
Pouilley Les Vignes A côté de la STEP	Pouilley les Vignes	4,1 ha	Commune ou département ?	Gaec Pretet Pouilley Les Vignes	Légère pente, prairies temporaires, accès par la STEP à sécuriser
Montferrand Le Château Route de Besançon	Montferrand le Château	5,15 ha	Nombreux propriétaires privés	Gaec de Pierley Serre les Sapins	Légère pente, sols modérément hydromorphes, culture
Saône Sous la 4 voies	Saône	4,13 ha	Plusieurs propriétaires privés	Gaec des Cloutiers Saône	Parcelle en herbe, sols profonds modérément hydromorphes
Saône Au-dessus de la 4 voies	Saône	7,3 ha	Bouton Germaine Saône	Gaec des Mercureaux Fontain	Parcelle en légère pente, sols superficiels, toute la parcelle n'est pas utilisable micro-reliefs

+ site APRR et commune de Pirey ?

En parallèle, à défaut de solution permettant de se conformer au schéma départemental, dans l'urgence, il a été acté de créer **une aire provisoire** de grand passage sur des terrains appartenant à la communauté urbaine, dans le périmètre du projet d'aménagement de la future zone à vocation économique de Marchaux-Chaudefontaine.

Cette zone prioritaire est inscrite dans le schéma d'aménagement de la zone à vocation économique de la Communauté Urbaine validé par délibération du conseil communautaire du 11 mai 2022.

## 2.2. Un équipement provisoire : L'aire de grand passage de Marchaux-Chaudefontaine

Par délibération du 30 mars 2017, le conseil communautaire a autorisé l'opération d'aménagement d'une aire provisoire de grand passage à Chaudefontaine.

L'utilisation de ce terrain en tant qu'aire de grand passage, qui était prévue initialement pour 2 ans (2017 et 2018), est reconduite chaque année en attendant la réalisation d'une aire de grand passage définitive.

Le terrain de grand passage est localisé sur les parcelles cadastrées : section ZI n°155 et n°158 de l'ancienne commune de Chaudefontaine, devenue aujourd'hui Marchaux-Chaudefontaine. L'aire occupe une surface 52 200 m².

Ces terrains, qui appartiennent à l'intercommunalité, sont situés dans le périmètre de la future zone d'activités économiques (ZAE) de Marchaux-Chaudefontaine, à proximité de la gare de péage APRR (Besançon-Est). Cette ZAE est identifiée comme prioritaire, dans le schéma d'aménagement des zones à vocation économique de la Communauté Urbaine validé par délibération du 11 mai 2022. Elle fait actuellement l'objet d'un projet de ZAC et d'une procédure de concertation initiée par délibération du 14 décembre 2023.

### **3. Le projet d'aménagement d'une aire de grand passage sur le territoire de la commune de Chemaudin et Vaux**

Par la suite, les investigations foncières se sont poursuivies et l'opportunité de positionner une aire de très grand passage conforme aux dispositions réglementaires dans l'ouest bisontin à proximité du péage autoroutier (A36) dit Besançon-Ouest, sur un site d'environ 12 hectares, localisé sur le territoire des communes de Champagny et de Chemaudin et Vaux s'est progressivement précisée.

Projet ATGP



Les études techniques et environnementales menées sur ce vaste site ont permis de déterminer, un espace de 4 hectares susceptible d'accueillir une aire de grand passage adaptée aux besoins des gens du voyage et évitant notamment une doline présente sur le site.



**Site de 12 hectares situé à l'angle formé par la RD467 et l'A36**

## B. LES ENJEUX D'UNE NOUVELLE AIRE DE TRES GRAND PASSAGE

Le projet s'inscrit dans les objectifs déterminés par le SDAGV qui vise notamment à :

- Augmenter les capacités d'accueil de grands passages sur Grand Besançon Métropole,
- Maintenir les capacités d'accueil et prendre en compte les stationnements temporaires de grands groupes,
- Réaliser la mise en conformité des aires avec la nouvelle réglementation (hors mise aux normes des surfaces).

### 1. Un équipement encadré par des normes réglementaires

Réglementairement, une aire de grand passage doit, depuis l'entrée en vigueur du décret n° 2019-171 du 5 mars 2019<sup>21</sup>, disposer :

- d'une surface de 4 hectares,
- d'un sol stabilisé adapté à la saison d'utilisation définie par le schéma départemental, restant porteur et carrossable en cas d'intempérie, dont la pente permet d'assurer le stationnement sûr des caravanes.

S'agissant des équipements, le décret prévoit :

- un accès routier permettant une circulation appropriée, ainsi que l'intervention des secours et une desserte interne,
- une alimentation permanente en eau, en électricité et un assainissement doit être prévue,
- à l'entrée de l'aire, elle dispose :
  - o d'une installation accessible d'alimentation en eau potable satisfaisant aux normes techniques relatives aux bouches à incendie,
  - o d'une installation d'alimentation électrique sécurisée comportant un tableau de 250 kilovoltampères triphasé,
  - o d'un éclairage public.

En aval du point de livraison, la répartition d'électricité relève de la responsabilité du signataire de la convention d'occupation.

- un dispositif de recueil des eaux usées, un système permettant la récupération des toilettes individuelles qui peut être complété par des cabines sanitaires mobiles autonomes non raccordées à un réseau d'assainissement,
- des bennes pour les ordures ménagères, dont le ramassage est assuré au moins une fois par semaine pendant la période d'ouverture, sont installées sur l'aire ou à sa proximité immédiate,
- un accès au service de collecte des encombrants et à la déchetterie est en outre prévu dans les conditions prévues pour ses habitants par la collectivité ou l'établissement public de coopération intercommunale.

Il est prévu sur ce site la création d'une aire de grand passage engazonnée de 5,04 hectares destinée à l'accueil d'environ 200 caravanes comprenant :

- une aire de délestage en tout venant, de 4 557 m<sup>2</sup> permettant d'accueillir environ 25 familles (1 emplacement sur une aire d'accueil pour 2 caravanes = 150 m<sup>2</sup>),
- un ensemble de 6 plateformes en terrasses, de 22 700 m<sup>2</sup> permettant l'accueil de grands groupes,
- une voie de circulation interne à hauteur de 7 500 m<sup>2</sup>,
- l'aménagement d'espaces verts et de merlons : à hauteur de 15 600m<sup>2</sup>.

---

<sup>21</sup> Relatif aux aires de grand passage

## **2. Remédier aux stationnements illicites**

Chaque année, d'avril à septembre, les gens du voyage se déplacent en grands groupes à l'occasion des rassemblements traditionnels (missions évangélistes par exemple) ou occasionnels (pour des raisons familiales ou professionnelles).

Par principe, à l'échelle nationale, les aires de grand passage sont destinées à répondre aux besoins de ce type de déplacement. Elles sont réservées aux grands rassemblements (de 50 à 200 caravanes), sur une période de 1 à 3 semaines.

Or, durant cette période des stationnements illicites sont constatés. En 2023, Grand Besançon Métropole a connu 2 stationnements illicites d'ampleur et ce alors même que les équipements proposés étaient en capacité d'accueillir les groupes :

- Stationnement illicite de 300 caravanes sur des terrains de l'aérodrome appartenant à la commune pour partie et à un propriétaire privé pour une autre partie, celle-ci étant exploitée par un ou plusieurs agriculteurs. (du 3 juillet 2023 au juillet 2023) ;
- Stationnement illicite de 120 caravanes sur des parcelles privées sur un site en arrêté de biotope proche du marais sur la commune de Saône du Vendredi 30 juin jusqu'au samedi 8 juillet 2023.

A titre d'exemple, les bilans des grands passages sur 2023 sont les suivants :

<b>Aire provisoire de Marchaux-Chaudefontaine</b>	5 groupes ont stationné sur l'aire pour une période totale de 48 jours
<b>Aire de Thise</b>	3 groupes ont stationné sur l'aire pour une période totale de 38 jours

## **3. Un espace dédié à une aire de délestage**

La proposition du foncier pour la réalisation d'une aire de grand passage s'est accompagnée de la part des élus d'une demande de création d'une aire de délestage sur le même site.

Les aires d'accueil sont souvent saturées ou inadaptées à l'accueil de ces groupes en période hivernale. Ces petits mouvements sont à distinguer des déplacements estivaux. Ils se forment pour des raisons professionnelles (commerce ambulante) ou familiales (hospitalisation d'un proche), voire religieuses.

Le terrain doit être carrossable en toute circonstance (sol stabilisé) afin que les caravanes puissent stationner sans risque d'embourbement. Il n'est pas prévu d'enrobés sur l'aire de délestage, en raison de l'incompatibilité avec le stationnement des résidences mobiles sur ce type de sol en période d'été.

L'aire de délestage sera en tout venant. La superficie prévue est de 4 557 m<sup>2</sup>, permettant d'accueillir au maximum 50 caravanes.

Le SDAGV prévoit que l'aire de grand passage qui se situe sur la commune de Thise soit transformée en aire de délestage lorsque sera réalisée l'aire de grand passage de Chemaudin et Vaux.

## **4. Libérer les réserves foncières de Marchaux-Chaudefontaine**

L'aire provisoire de Marchaux-Chaudefontaine est implantée dans le périmètre de la future zone à vocation économique de Marchaux-Chaudefontaine, considérée comme prioritaire dans la stratégie de développement économique de la communauté urbaine.

Ce projet, déclaré d'intérêt communautaire, a fait l'objet de réserves foncières depuis une vingtaine d'années. La disponibilité des terrains avait permis l'installation d'un équipement provisoire pour les gens du voyage dans un contexte d'urgence.

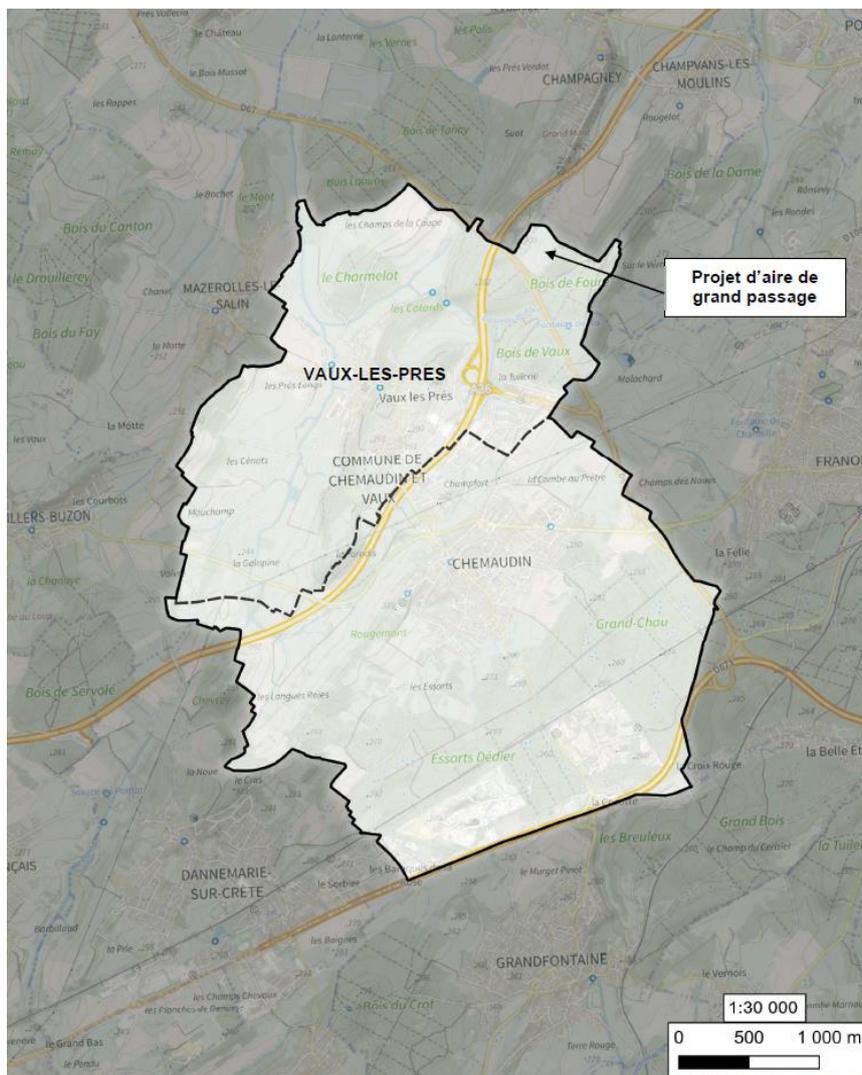
La création d'un équipement pérenne à Chemaudin et Vaux permettra de libérer les parcelles occupées indispensables à la réalisation du projet de ZAC à vocation économique relancée par délibération du conseil communautaire du 14 décembre 2023.

## Section 3 : le projet

### A. LOCALISATION DU PROJET

#### 1. Le site retenu

Le site retenu pour l'aménagement de l'aire de très grand passage se trouve dans l'ouest bisontin, à environ 10 km de Besançon. Il est précisément situé au nord du territoire de la commune de Chemaudin et Vaux, correspondant à l'ancienne commune de Vaux-les-Prés, en limite des communes de Champagney et de Champvans-les-Moulins (cf. pièce B du présent dossier).



Il s'agit d'un espace de nature agricole, à usage de culture et de prairie de fauche, établi sur un coteau, situé en surplomb de l'autoroute A36, légèrement en contrebas de la route départementale 67. Le site est proche du péage autoroutier (A36) dit « Besançon-Ouest » et se trouve non loin de la zone commerciale de Châteaufarine.

Délimité au sud-est par un espace forestier dit Bois Fouré, il est actuellement accessible par le chemin de desserte agricole du Mont des Toulliers qui longe l'autoroute A36 en provenance de Champvans-les-Moulins<sup>22</sup>.

Le positionnement retenu pour le projet, sur la partie haute du coteau, permet d'éviter une doline, (zone humide, apparente sur le terrain).

<sup>22</sup> Au nord se trouvent des espaces agricoles en cultures et de la prairie en lisière forestière. Au sud et sud-est, le site vient au contact du Bois de Fouré. La parcelle est en terrain agricole (culture et prairie de fauche). La partie sud est en prairie permanente.



Site de 12 hectares situé à l'angle de l'A6 et de la RD67

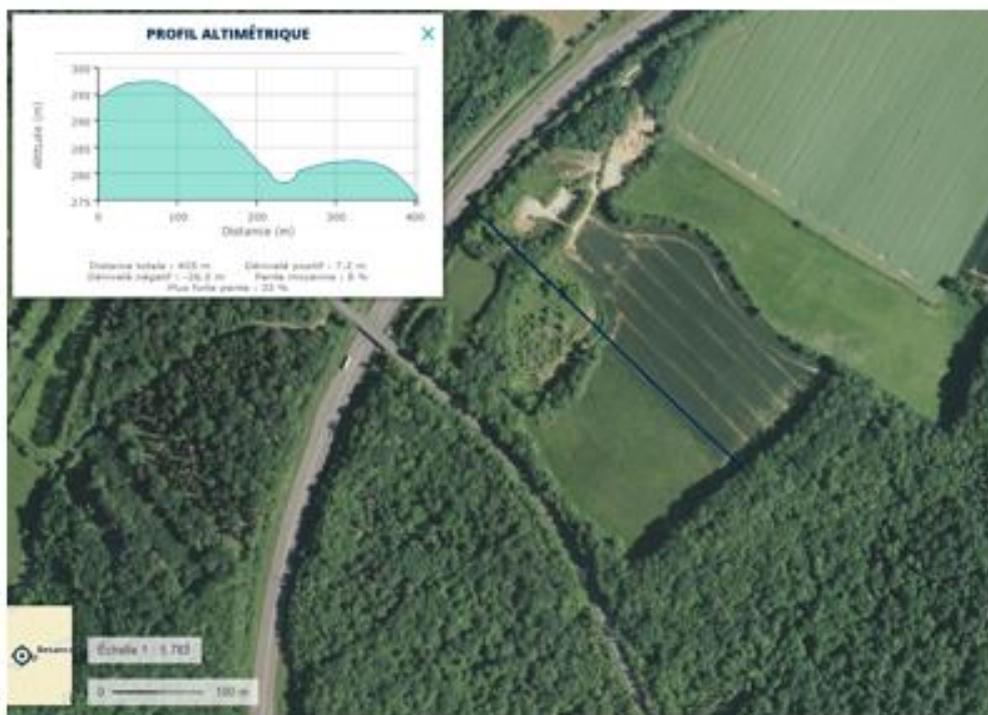


Illustration n° 13 : Profil altimétrique entre le bois de Fouré et l'autoroute (Géoportail)

## 2. Les variantes au projet

Le choix du site s'inscrit dans le contexte de la prospective foncière menée dès 2015, ci-dessus relatée. La communauté urbaine ne disposant pas de réserve foncière permettant la réalisation d'un tel équipement, le site retenu appartient en conséquence en totalité à des propriétaires privés.

Initialement, l'unité foncière identifiée, soit un espace 12 hectares situé sur le territoire des communes de Champvans-les-Moulins et de Chemaudin et Vaux, ouvrait la possibilité de réaliser un équipement conforme à la réglementation et répondant aux critères d'accessibilité, de taille (4 hectares minimum) et de topographie (terrain plat).

Sur les 12 hectares identifiés, les études de faisabilité techniques et environnementales ont permis de retenir une surface de 5,04 hectares positionnés sur la partie haute du site. Ce positionnement permet notamment d'éviter une zone humide au sud-est.

## Les variantes étudiées sur le site de Chemaudin

Suite à l'étude de faisabilité, menée sur le périmètre de l'ensemble des terrains représentant une superficie d'environ 12 hectares, plusieurs scénarios d'implantation ont été étudiés.

L'analyse de l'état initial de l'environnement du site, avec notamment la réalisation des expertises environnementales, «4 saisons» faune, flore et zones humides, a permis de préciser le positionnement de l'aire d'accueil afin de s'orienter vers la solution présentant un impact limité sur l'environnement. Un scénario à proximité directe de la doline a été étudié.

Il présentait un risque majeur de refus des usagers d'occuper les lieux pour des raisons de sécurité. Dans ce sens, l'hypothèse d'un comblement de la doline a été émise.

Cette variante, entraînant une destruction de zone humide à fort intérêt écologique et ayant un impact direct sur des espèces protégées, a été écartée.

Deux autres scénarios décalant l'emprise à l'est de la doline ont été étudiés.

L'expertise écologique a montré que l'implantation décalée sur la prairie et la culture plus au sud-est apparaît comme un bon compromis qui permet de préserver le secteur de fort intérêt associé à la doline.

**Le scénario d'implantation retenu par GBM correspond au scénario présentant le moindre impact environnemental par rapport aux scénarios étudiés.**



Le secteur du projet d'aménagement de l'ATGP a fait l'objet d'un état initial de l'environnement détaillé, dans le cadre de l'étude de faisabilité engagée depuis 2018 par le Grand Besançon Métropole.

Des expertises écologiques sur plusieurs périodes ont été menées en 2018-2019, puis en 2023 sur le secteur du projet d'aménagement, notamment par le bureau d'étude spécialisé « Elément5 ».

Ces expertises ont porté sur un périmètre représentant une superficie d'environ 12 hectares. Plusieurs scénarios d'implantation ont été étudiés.

L'analyse de l'état initial de l'environnement du site a permis de préciser le positionnement de l'aire afin de s'orienter vers la solution la moins impactante.

Le site retenu permet de répondre aux besoins spécifiques des aires de grand passage, caractérisées par une forte affluence sur une courte durée, en termes d'équipements, d'accès et de services (proximité péage autoroutier, commerces et services).



Illustration n° 19 : Vue 3D du secteur d'implantation de l'ATGP

## B. LE PROJET RETENU

### 1. Consistance du projet

Le projet comprend l'aménagement d'un équipement dédié aux gens du voyage et des aménagements routiers adaptés et indispensables à son bon fonctionnement.

#### L'aménagement d'un équipement dédié aux gens du voyage

Il s'agit d'un équipement de 5,04 hectares<sup>23</sup> comprenant :

- une aire de grand passage engazonnée de 22 700 m<sup>2</sup> permettant l'accueil de 200 caravanes maximum,
- une aire de délestage en tout venant stabilisé de 4 557 m<sup>2</sup> permettant d'accueillir jusqu'à environ 50 caravanes,
- une voirie interne en tout venant stabilisé à hauteur de 7 500 m<sup>2</sup>,
- des espaces verts d'accompagnement à hauteur de 15 600 m<sup>2</sup>,
- des plantations (arbres, végétations d'accompagnement),
- un dispositif d'alimentation permanente en eau potable et en électricité,
- un dispositif permettant d'assurer la collecte des eaux usées (cuves enterrées) et la collecte des déchets ménagers (espaces bennes),
- un dispositif incendie (2 cuves de stockage d'eau enterrées),
- un merlon végétalisé au nord-ouest (côté Champagny) d'une hauteur de 2m50 par rapport aux plateformes et soutenu par des enrochements,
- un merlon au nord-est (côté Champvans-les-Moulins) végétalisé d'une hauteur de 2m50 par rapport aux plateformes et soutenu par des enrochements,
- une clôture réglementaire délimitée par une noue au sud-est (côté forêt), agrémentée d'un dispositif de protection des batraciens,
- un dispositif de sécurisation du site par l'installation de poutres rétractables autonomes renforcées (béton armé) permettant la gestion des accès/sorties.

<sup>23</sup> L'emprise foncière à acquérir pour les besoins de l'aire est de 58 118 m<sup>2</sup> soit 5,81 hectares.

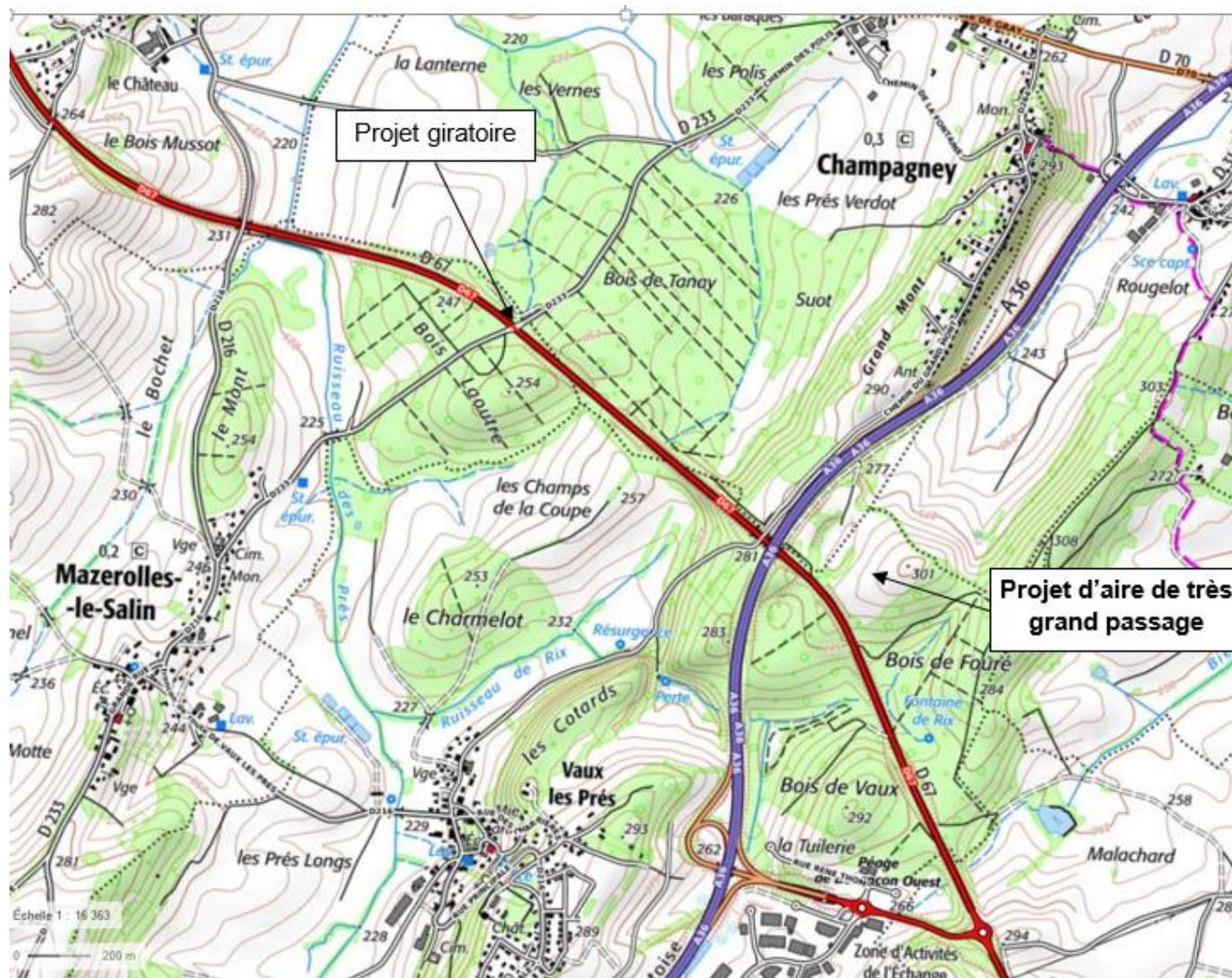
## L'aménagement d'équipements routiers

### Au niveau de l'aire

La création d'une voie d'accès dédiée depuis la RD67 à usage d'entrée et de sortie à l'équipement. Cet accès consiste en l'élargissement de la RD sur 100 mètres en direction de Recologne. Il est pourvu d'un ilot central sur la RD rendant impossible les mouvements de tourne à gauche jugés dangereux.

### Au niveau de l'intersection RD67/RD233<sup>24</sup>

La création d'un carrefour giratoire de 50 mètres de diamètre, défini en concertation avec le Département du Doubs, afin de rendre possible les arrivées et départs des gens du voyage<sup>25</sup>, tout en garantissant la sécurité de l'ensemble des usagers.



Positionnement des aménagements prévus

### 1.1. Les équipements dédiés aux gens du voyage

Sur le terrain, compte tenu de la topographie des lieux<sup>26</sup>, l'aire sera réalisée sous forme de plateformes déclinées en terrasses, desservies par une voirie interne.

L'aire de grand passage sera conforme aux dispositions réglementaires en vigueur<sup>27</sup>. Une partie de l'aire sera consacrée au délestage.

Elle ne nécessitera pas de construction, mise à part l'installation d'un transformateur électrique.

<sup>24</sup> Au niveau des communes de Champagny et Mazerolles-le-Salin

<sup>25</sup> Convoi de caravanes

<sup>26</sup> Pente moyenne de 8 % entre le point culminant situé à 301 m d'altitude à la lisière du bois de Fouré et la doline (hors emprise projet)

<sup>27</sup> Décret n°2019-171 du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage



Plan général d'implantation de l'aménagement projeté

L'aire se composera de 7 plateformes, dont une à vocation de délestage (plateforme n°1).

A l'exception de l'aire de délestage, qui sera en concassé, les autres plateformes seront enherbées, séparées par des talus végétalisés.

Le périmètre extérieur de l'équipement sera délimité pour partie par des merlons végétalisés et pour partie par une clôture.

Plateforme	Usage	Surface (m <sup>2</sup> )	Nombre d'emplacements <sup>28</sup>
n° 1	Aire de Délestage	4 557	53
n° 2	Aire TGP	4 373	51
n° 3		4 050	47
n° 4		3 495	41
n° 5		3 480	40
n° 6		3 163	37
n° 7		4 164	48

<sup>28</sup> Le nombre d'emplacements est estimé en considérant un emplacement théorique de 85 m<sup>2</sup>.

### **1.1.1. L'aire de très grand passage**

L'aire de grand passage a vocation à accueillir les grands groupes composés au maximum de 200 caravanes voyageant ensemble. L'aménagement du site permettra aux groupes de séjourner pour des durées en général brèves (de 1 à 3 semaines au maximum).

Le terrain doit donc être plat, carrossable, et suffisamment portant pour rester praticable quelles que soient les conditions climatiques. Les plateformes seront enherbées. Les voiries créées permettront la bonne circulation des véhicules et des résidences mobiles sur le terrain.

### **1.1.2. L'aire de délestage**

La plateforme positionnée à l'entrée du site global permettra le délestage de petits groupes (50 caravanes), tout au long de l'année<sup>29</sup>.

Ces petits mouvements sont à distinguer des déplacements estivaux. Ils se forment pour des raisons professionnelles (commerce ambulante) ou familiales (hospitalisation d'un proche), voire religieuses.

Le terrain doit donc être carrossable en toute circonstance. Le sol sera par conséquent stabilisé (en tout venant), afin que les caravanes puissent<sup>30</sup> stationner sans risque d'embourbement.

Deux entrées distinctes avec barrières d'accès seront aménagées pour séparer l'aire de délestage et l'aire de grand passage.

Il est prévu : - une entrée à l'aire de très grand passage,  
- une entrée réservée à l'aire de délestage (plateforme n°1).

Une clôture et/ou un enrochement seront disposés entre les deux équipements (aire de délestage et aire de très grand passage).

### **1.1.3. Les équipements et infrastructures : caractéristiques des ouvrages les plus importants**

#### **Plateformes**

Les plateformes sont intégralement enherbées, à l'exception de l'aire de délestage qui est en graviers concassés. Elles sont accessibles depuis la voie de circulation périphérique. Chacune est bordée par 4 talus arborés et végétalisés afin de permettre un ombrage des zones de stationnement des caravanes.

En haut de talus, des dispositifs antichute sont aménagés : merlons bas ou barrières basses en bois.

#### **Voie interne**

L'aire sera desservie par une voie interne bidirectionnelle d'environ 750 mètres de long et de 8 mètres de large. Disposée sur la périphérie de l'aire, elle permet l'accès à l'ensemble des plateformes tout en permettant, selon les besoins, de fermer l'accès à certaines d'entre elles par la mise en place d'obstacles (de type gabions ou enrochements).

Par ailleurs, pour des raisons de sécurité, la voie est isolée des différentes plateformes par des talus, à l'exception des points d'entrée.

Elle est revêtue en mélange terre-pierre ou en concassé pour atteindre la stabilité recherchée, tout en étant perméable aux précipitations.

Au niveau de l'entrée depuis la RD, la voie est revêtue en enrobé et pourvue d'un éclairage public adapté à l'environnement.

#### **Points de distribution d'eau potable et d'électricité**

L'alimentation en eau potable provient du réseau d'eau potable de Champvans-les-Moulins via une canalisation posée le long de la voie communale en bord d'autoroute.

L'aire est pourvue de deux prises d'eau, qui desservent l'ensemble des plateformes. Ces points de distribution sont logés dans des regards « hors gel » et permettent le branchement de nourrices auxquelles sont reliées les caravanes.

Un troisième point d'eau, à usage de nettoyage est installé dans la zone technique.

---

<sup>29</sup> Les aires d'accueil sont souvent saturées ou inadaptées à l'accueil de ces groupes en période hivernale.

L'alimentation en électricité provient de la commune de Champagny. Une ligne haute tension dessert un transformateur électrique de puissance 250 kVA, qui lui-même distribue l'énergie à 4 armoires électriques pourvues de borniers. Les coffrets électriques individuels des caravanes sont reliés à ces borniers.

### **Points de collecte des eaux usées**

A la sortie de l'aire, deux cuves enterrées de collecte d'eaux usées sont disponibles pour permettre aux caravanes la vidange des cuves individuelles.

Ces cuves, de 6 m<sup>3</sup> chacune, sont vidangées par le gestionnaire dès que nécessaire.

### **Dispositif de défense incendie**

En respect des avis du SDIS, l'aire est pourvue de deux point de défense incendie repartis sur le site. Chaque point est relié à une cuve d'eau enterrée en béton de 60 m<sup>3</sup>, à remplissage permanent.

### **Point de collecte des déchets**

A proximité de l'entrée, ainsi que sur la partie arrière du site, des bennes de collecte des déchets sont installées. Il s'agit de bennes semi-enterrées type « Ampliroll® », permettant ainsi le dépôt aisé des ordures ménagères par les usagers.

### **Les espaces verts et plantations**

Aux abords de l'aire : La majorité de la végétation arbustive le long de la RD67 (hors accès à créer), ainsi que la bande végétale le long de l'autoroute et à proximité de la doline, seront conservées. Le bois qui borde le côté sud-est de l'aire est également conservé.

Aménagements périphériques : Le pourtour de l'aire sera constitué de talus et merlons végétalisés et arborés. Sur ces ouvrages, des plantes de type berbérís ou ajoncs auront vocation à limiter les circulations piétonnes entre l'intérieur et l'extérieur du site. Des arbres seront plantés sur les côtés nord-est et nord-ouest pour permettre une bonne intégration paysagère et créer des zones d'ombrage au niveau des plateformes.

A l'intérieur du site : L'ensemble des talus intérieurs sera enherbé et arboré, dans le but de favoriser l'ombre et de limiter les effets du vent.

### **Clôture**

Une clôture périphérique de 1,50 m de hauteur sera implantée sur le pourtour de l'aire (hors façade donnant sur la RD67). Elle sera destinée à empêcher la circulation des piétons vers l'extérieur de l'aire, en direction des terrains agricoles ou boisés environnant, ainsi que du chemin communal de Champvans-les-Moulins. Cette clôture sera doublée d'un grillage bas « anti-batracien » ayant pour fonction d'empêcher les batraciens de traverser le site et les obligeant à le contourner soit par le nord, soit par le sud. Ils seront ainsi protégés.

#### **1.1.4. La sécurisation de l'aire**

Le site sera sécurisé afin d'empêcher le stationnement illicite des véhicules et caravanes ainsi que les dépôts sauvages de déchets sur les terrains et leurs abords.

Le périmètre de l'aire sera délimité par des merlons végétalisés et par une clôture.

Les accès à l'aire ainsi qu'aux propriétés voisines, seront ainsi limités :

- accès à l'équipement par la mise en place de poutres rétractables autonomes renforcées au béton armé, permettant la gestion des accès/sorties,
- accès au chemin agricole direction Champvans-les-Moulins (merlons, enrochements, végétations...),
- accès à l'espace forestier voisin (clôtures).

#### **1.1.5. La gestion de l'équipement**

Grand Besançon Métropole confie, dans le cadre d'un marché de prestation de service, la gestion des équipements dédiés à l'accueil des gens du voyage à un prestataire. La société Gestion'Aire, spécialisée dans la gestion des équipements destinés à l'accueil des gens du voyage, est titulaire du marché depuis le 1<sup>er</sup> février 2024<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Pour une durée d'un an reconductible 3 fois

Le Cahier des Clauses Administratives Particulières (CCAP) du marché prévoit la possibilité de recourir à un marché de prestations similaires afin d'intégrer la gestion de futurs équipements. Il est prévu de recourir à cette clause afin de confier la gestion du futur équipement de Chemaudin et Vaux au prestataire du marché de GBM.

Concernant les aires de grand passage, elles sont ouvertes aux usagers du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre de chaque année.

Concernant la partie dite de délestage, de manière exceptionnelles, et pour éviter des stationnements illicites sur GBM, il pourra être demandé au prestataire l'ouverture et la gestion de l'aire de délestage à tout moment de l'année sur de courtes périodes. Cette aire n'a pas vocation à devenir une aire d'accueil permanente. Elle n'est pas équipée, ni conçue dans cet objectif.

Un règlement intérieur<sup>32</sup> encadre les conditions d'accès et de séjour des usagers afin d'assurer le bon fonctionnement des équipements. La signature d'une convention d'occupation précaire est obligatoire pour tout groupe qui souhaite séjourner sur les équipements. Le gestionnaire est le garant du respect du règlement intérieur et de la mise en place de la convention.

Les groupes se déplaçant principalement les dimanches, le gestionnaire assure une astreinte de week-end afin de gérer les arrivées et départs. Le prestataire est responsable des procédures d'ouverture. Avant chaque arrivée, il prévoit l'installation de sanitaires mobiles et d'une benne de grande contenance pour les ordures. Entre les passages des différents groupes (soit une fois par semaine lorsque l'aire est occupée), le titulaire doit assurer la vidange et le nettoyage des sanitaires, ainsi que le remplacement de la benne.

En dehors des périodes d'occupation, les terrains de l'AGP conservent leur vocation agricole (herbage) et il est prévu que le caractère naturel de ces zones soit préservé par le gestionnaire. Celui-ci doit se rendre régulièrement sur les aires, mêmes en-dehors des périodes de passages.

## **1.2. Les aménagements routiers**

Le projet s'accompagne d'aménagements routiers destinés à garantir la sécurité des gens du voyage lorsqu'ils entrent et sortent de l'aire, et plus généralement de l'ensemble des usagers qui empruntent la RD67.

Le déplacement des gens du voyage lors des grands déplacements génère un flux de véhicules conséquent (arrivées ou départs simultanés pouvant atteindre 40 véhicules).

La RD67, est une voie à grande circulation qui supporte un trafic de 10 000 véhicules jours.

La création de l'équipement rend nécessaire la réalisation d'aménagements routiers adaptés.

Suite à une étude tenant compte des modalités de déplacement des gens du voyage et des flux de la RD67, il a été décidé que, afin d'assurer la sécurisation des accès (entrées/sorties) de l'aire :

- les entrées à l'aire de grand passage ne pourront s'effectuer que depuis le giratoire situé au niveau de l'échangeur autoroutier (Besançon Ouest),
- les sorties s'effectueront uniquement en empruntant la RD67 en direction de Gray jusqu'à un nouveau giratoire à créer au niveau du carrefour RD67/RD233.

Ainsi, les usagers de l'aire n'auront pas à traverser la RD67 pour rentrer ou sortir de l'équipement et effectueront l'ensemble de leurs mouvements sur les deux giratoires.

### **Plusieurs scénarios ont été modélisés**

L'étude de trafics a permis de montrer :

- Sur le futur giratoire RD67/RD233 : si le giratoire est nécessaire à la sécurisation et au bon fonctionnement du carrefour, des branches à 1 voie seront suffisantes.
- Sur le giratoire d'accès à l'autoroute : les flux attendus, quels que soient les scénarios de flux retenus, ne rendent pas nécessaire la restructuration de ce giratoire.
- Sur les entrées/sorties de l'aire de grand passage : le système proposé d'une entrée/sortie avec voie d'insertion et cédez-le-passage est pertinent en terme circulatoire. Les travaux d'élargissement de la voirie intégreront la mise en place d'un terre-plein central. Ces deux aménagements cumulés permettront ainsi d'éviter un recours aux forces de l'ordre pour réguler la circulation lors des phases de sortie de l'aire.

<sup>32</sup> Selon le règlement type annexé au décret du 5 mars 2019 relatif aux aires de grand passage

## 1.2.1. Caractéristiques principales des aménagements routiers

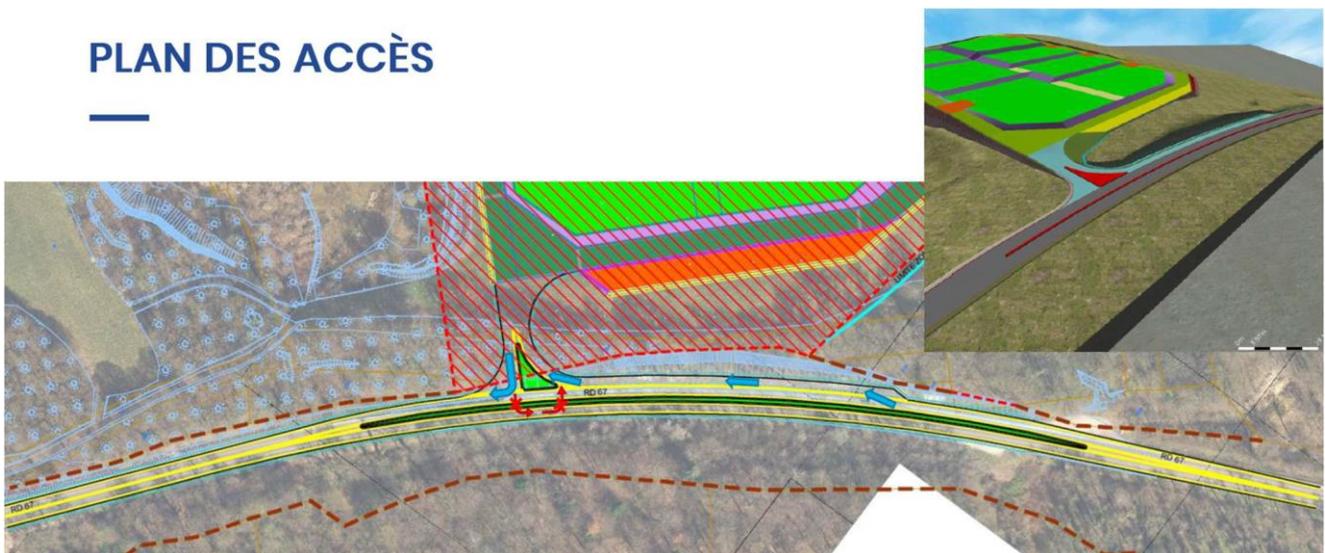
### Aménagement d'un accès sécurisé à l'aire de grand passage

Au niveau de l'aire, il est prévu la création d'un accès unique à usage « d'entrée/sortie » sur la RD67, afin de garantir la visibilité des automobilistes roulant sur la voie départementale et des usagers de l'aire. Il s'agira d'un accès unidirectionnel avec voie de décélération empêchant les mouvements de tourne-à-gauche par la présence d'un séparateur de voies en béton. La RD sera donc localement élargie.



Accès routier à aménager depuis la RD67

### PLAN DES ACCÈS



### Aménagement d'un giratoire

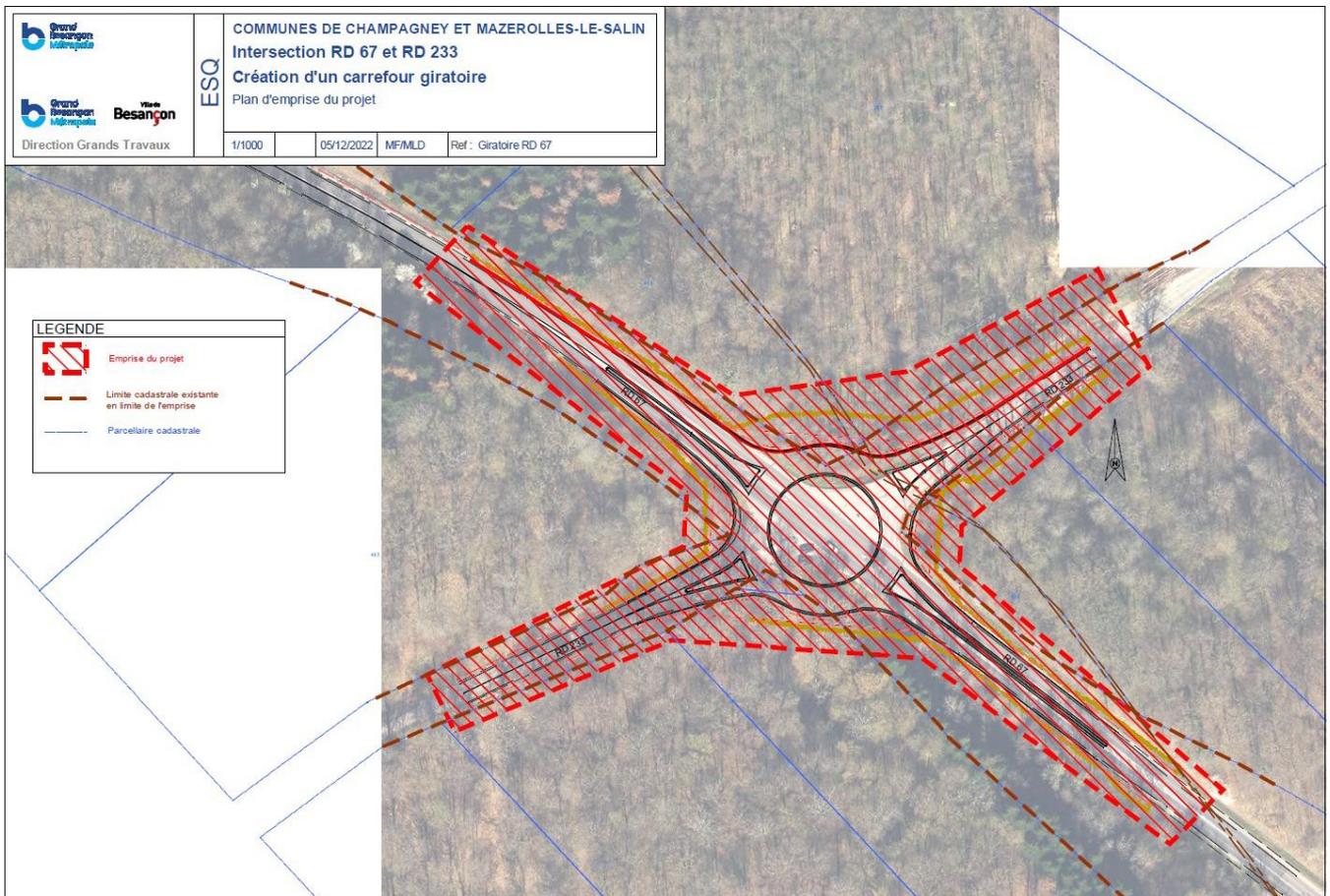
Ces équipements s'accompagneront de la création d'un giratoire au niveau de l'intersection entre la RD 67 et la RD 233 reliant les communes de Mazerolles-le-Salin et de Champagny.

Cet aménagement, étudié avec le Département du Doubs pour rendre possibles les arrivées et départs des gens du voyage, a vocation à garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la voie.

Il est vivement sollicité par les communes qui font état du caractère accidentogène de ce croisement. Il permettra aux gens du voyage, d'opérer un demi-tour sécurisé.



**Carrefour RD67/RD233 existant**



**Carrefour RD67/RD233 à créer**

## C. PLAN GENERAL DES TRAVAUX

Les plans relatifs aux travaux envisagés constituent la « pièce D » du présent dossier d'enquête intitulée « *plan général des travaux et caractéristiques générales des ouvrages les plus importants* ». Cf. pièce D du présent dossier

### 1. La nature des travaux

#### Les travaux relatifs à l'aire de grand passage et à l'aire de délestage

Ils consisteront en :

- des travaux de terrassements généraux (affouillements et exhaussements) pour modeler la forme générale du site en terrasses à flanc de colline. Les volumes de remblais/déblais seront de l'ordre de 40 000 m<sup>3</sup>. Les matériaux présents sur le site seront en majorité réutilisés,
- la création des surfaces portantes : terre naturelle avec compactage léger, mélange terre/pierre ou grave non traitée (GNT) pour les voies de circulation et l'aire de délestage,
- la pose des réseaux souterrains de distribution de fluides (eau, électricité) à des profondeurs de 0,80 à 1,20 mètres. Pour l'aire de délestage : une armoire électrique et un branchement d'eau isolés du reste de l'aire. Pour les autres plateformes : 3 borniers (armoire électrique) et 3 branchements d'eau répartis sur le site,
- des travaux de raccordement aux réseaux publics : transformateur électrique et regard d'eau potable à l'entrée du site,
- la pose de 2 cuves enterrées de 6 m<sup>3</sup> de récupération des eaux usées,
- la pose de 2 citernes d'incendie enterrées de 60 m<sup>3</sup> chacune,
- la création de merlons périphériques adaptés avec enrochements en bas de talus,
- des travaux de végétalisation du site : enherbement naturel et plantation d'arbres et de végétation sur les talus, végétalisation des merlons et autres espaces verts,
- la mise en œuvre des mesures d'accompagnement environnementales (crapauduc, mares...).

#### Concernant les aménagements routiers

La zone d'entrée/sortie sera de type routier avec un revêtement en enrobé et un îlot séparateur.

Elle nécessitera :

- des travaux de terrassements généraux,
- des travaux de déboisement,
- la réalisation d'enrobés,
- la pose d'un îlot séparateur,
- la pose d'un éclairage public adapté.

Le giratoire nécessitera :

- des travaux de démolition des îlots et terrassements généraux : talutage et création de la plateforme supportant le futur giratoire,
- des travaux de déboisement,
- la création de couches de fondation de chaussée en GNT,
- la pose du réseau de collecte des eaux pluviales,
- la construction de l'îlot central et des îlots séparateurs aux 4 branches en bordures,
- la réalisation des enrobés,
- la réalisation de finitions (bétons, signalisation, glissières, travaux périphériques...).

#### 1.1. Les modalités de réalisation des travaux

##### **Phasage**

Pour permettre le bon fonctionnement de l'aire dès son ouverture, la première phase de travaux concernera l'aménagement du carrefour giratoire. Celui-ci sera réalisé en demi-chaussées afin de maintenir la circulation, notamment sur la RD67. Durée estimée des travaux : environ 6 mois.

La seconde phase de travaux concernera la réalisation de l'aire et de sa voie d'accès.

Durée estimée : environ 12 mois.

## Période

Le phasage des travaux sera adapté afin de prendre en compte les périodes de reproduction et de nidification des espèces. En particulier, les opérations de défrichage seront réalisées en dehors de ces périodes. Les travaux seront réalisés en dehors des périodes sensibles pour les espèces présentes<sup>33</sup>.

## En phase travaux

Les emprises chantier seront limitées au strict nécessaire et matérialisées avant démarrage des travaux. Les installations de chantier seront aménagées en dehors des milieux humides et d'intérêt écologique identifiés. Une attention particulière sera portée au secteur de la doline et au secteur de prairie humide au sud, à proximité immédiate de l'emprise du projet. Aucune intervention ne sera réalisée sur ces secteurs. Les secteurs à préserver de toute intervention seront matérialisés préalablement au démarrage des travaux afin d'en interdire l'accès (balisage et mise en défens des secteurs de forte sensibilité). Une information sera faite aux entreprises intervenant sur le chantier<sup>34</sup>.

## D. ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES

**L'estimation sommaire et globale des dépenses liées aux travaux et aux acquisitions foncières envisagées constitue la « Pièce E » du présent dossier intitulé « *Appréciation sommaire des dépenses* ».**

**Cf. Pièce E du présent dossier**

## E. INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT

Le projet, qui a fait l'objet d'un examen au cas par cas, n'est pas soumis à évaluation environnementale au titre du code de l'environnement (*Cf. arrêté portant décision d'examen au cas par cas, pris en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement du 8 septembre 2021*).

**Cf. Pièce C Annexe 2**

En revanche, les mises en compatibilité des PLU des communes de Vaux-les-Près et de Champagney, rendues nécessaires en application de l'article R.104-13 du code de l'urbanisme sont soumises à évaluation environnementale au titre des plans et programmes, en ce qu'elles ont les mêmes effets qu'une révision<sup>35</sup>.

Dans ce contexte, elles s'attachent plus largement aux impacts du projet sur l'environnement.

Les rapports environnementaux issus de cette évaluation établis par le bureau d'étude « PMM - Synergies et Solutions »<sup>36</sup> sont joints au présent dossier d'enquête.

Ils décrivent notamment les principaux enjeux environnementaux et les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement et la santé, durant la phase travaux et pendant la phase de fonctionnement des équipements.

<sup>33</sup> Cf. page 119 de l'évaluation environnementale de la commune de Vaux-les-Près.

<sup>34</sup> Clause spécifique prévue au marché de travaux

<sup>35</sup> Article R104-13 (extrait) du Code de l'Urbanisme,

*Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité*

*2° Lorsque celle-ci emporte les mêmes effets qu'une révision, au sens de l'article L. 153-31, et que cette révision concerne l'un des cas mentionnés au I de l'article R. 104-11 ;*

*Article I153-31 (extrait) du code de l'urbanisme*

*Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :*

*1° soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;*

*2° soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;*

*3° soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.*

<sup>36</sup> PMM INGENIEURS CONSEILS 6, rue Macédonio Melloni 39 100 DOLE Tél : 03.84.82.36.07

Les enjeux forts du projet sur l'environnement identifiés sur le site sont les suivants :

- la présence de zones humides,
- la présence d'espèces protégées (zone d'influence du crapaud sonneur à ventre jaune notamment),
- la présence d'espèces nicheuses (période de nidification) et de chiroptères (zones de chasse et de transit),
- la vocation agricole du site (prélèvement de surfaces agricoles),
- la suppression d'espaces boisés classés au PLU,
- les nuisances pour les usagers.

**Cf. Pièce F du présent dossier : « Rapports environnementaux »**

En outre, sont jointes au dossier, une étude portant spécifiquement sur les espèces protégées, ainsi qu'une étude agricole.

**Expertises écologiques**

Diagnostic écologique – Projet d'aménagement d'une aire de grand passage – Elément5, 15/07/2019 ;  
Prospections naturalistes complémentaires ciblées sur le sonneur à ventre jaune – Elément5, 14/02/2024 ;  
Modélisation du fonctionnement écologique du sonneur à ventre jaune – TerrOïko, 11/12/2023.

**Etude agricole**

Etude préalable agricole en matière de compensation collective agricole – Projet d'Aire de Grand Passage - Chemaudin et Vaux, avril 2023, Chambre interdépartementale d'agriculture Doubs -Territoire de Belfort.

**Cf. Pièce G du présent dossier : « Etudes nécessaires au projet »**

## F. LES EFFETS DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME

Les effets du projet sur les documents d'urbanisme sont traités en partie 2 de la présente notice explicative.

## G. LES EFFETS DU PROJET SUR LA PROPRIETE PRIVEE

Grand Besançon Métropole ne dispose pas de réserve foncière permettant la réalisation de ce projet.

### Concernant l'équipement dédié aux gens du voyage

Sa réalisation nécessite l'acquisition d'emprises foncières privées situées sur le territoire de la commune de Chemaudin et Vaux. Il s'agit des emprises cadastrées :

Section	Numéro de parcelle	Lieu-dit	Surface totale (m <sup>2</sup> ) (cadastre)	Emprise projet (m <sup>2</sup> )
593 ZD	1	Les Baudoyens	28 360	17 370
	2		3 800	2 369
	3		19 450	12 298
	4		40 630	24 986
	594	Les Baudoyens	2 323	1 056

Le projet suscite en outre, une emprise communale de 39 m<sup>2</sup>.

Les acquisitions foncières amiables demeureront privilégiées.

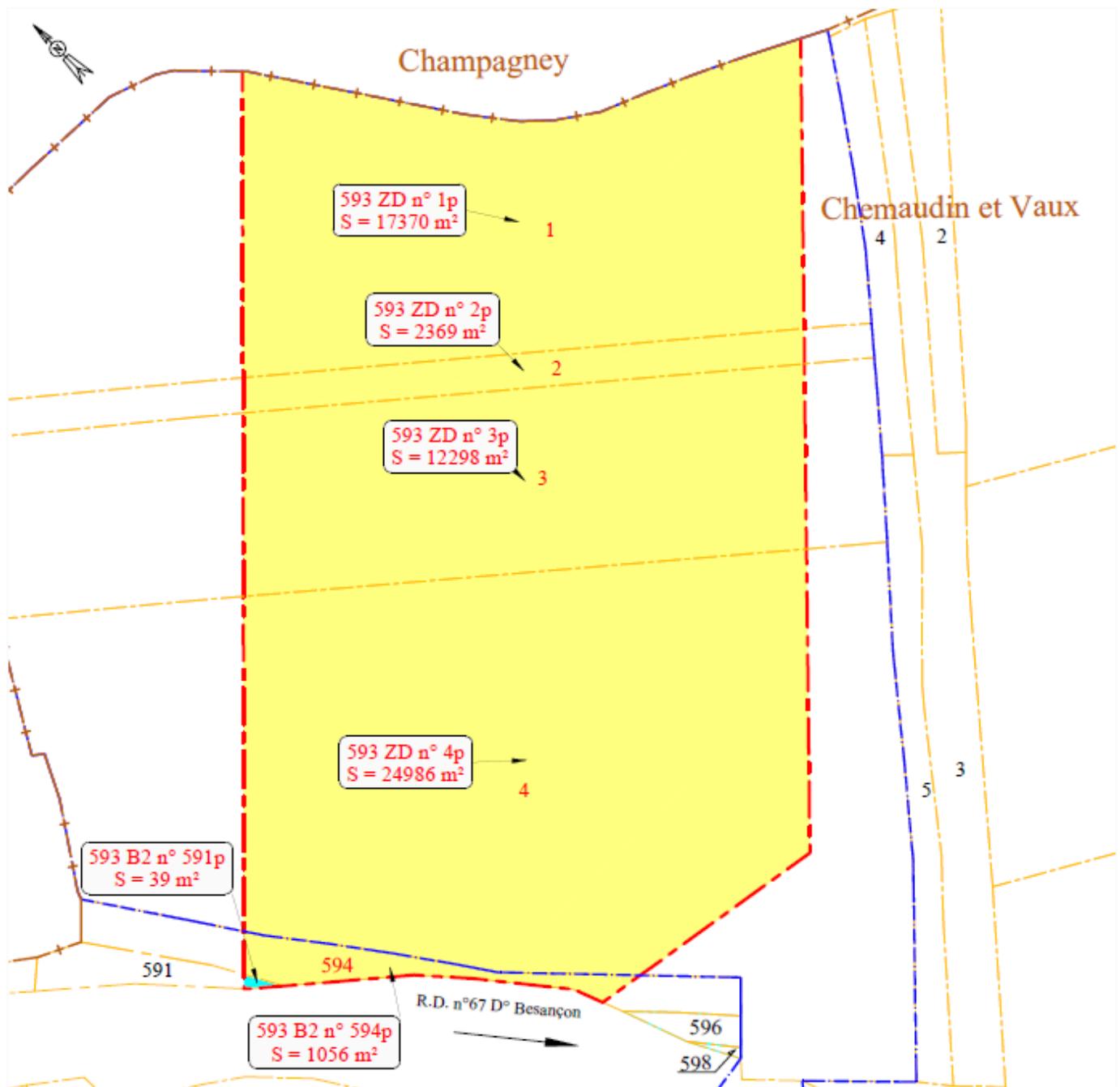
Certains propriétaires ont déjà fait part de leur accord, toutefois, en raison notamment de contentieux en cours et de la présence d'une succession non réglée de longue date comportant de très nombreux indivisaires, il s'avère nécessaire de recourir à une procédure d'expropriation.

# Aire de Grand Passage Chemaudin et Vaux



Dép. Urbanisme et Grands Projets Urbains  
Service Topographie  
Immeuble "La City"  
4, rue Gabriel Plançon  
25043 BESANCON Cedex  
Tel: 03 81 87 88 10  
e-mail: topo@grandbesancon.fr

## Plan parcellaire d'acquisition Surfaces approximatives



### Légende :

 Parcelles Privées	 Emprise projet
 Parcelles Communales	 Limites communales
 Parcelles Départementales	 Sections cadastrales
	 Parcelles cadastrales

Echelle :

**1/2000**

Date d'édition :

**le 9/01/23**

N° de Dossier :

**38-2022 AIRE**

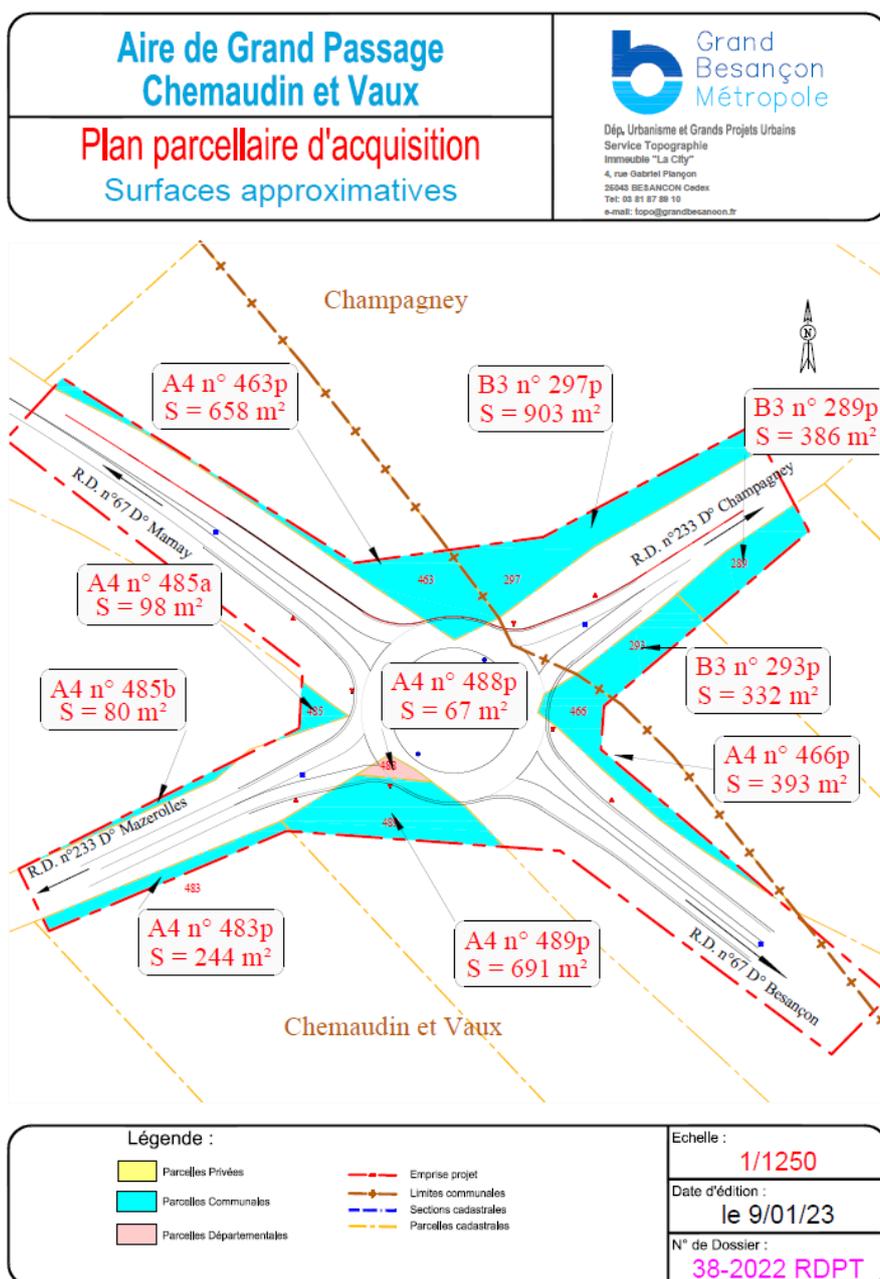
## Concernant le giratoire

L'aménagement de l'équipement routier porte uniquement sur des emprises appartenant à des propriétaires publics (domaine privé communal et domaine public) :

- Commune de Champagney
- Commune de Mazerolles-le-Salins
- Département du Doubs

Les biens feront, selon le cas, l'objet d'acquisition ou de convention d'occupation.

Communes	Section	N°	Lieu-dit	Emprise en m <sup>2</sup>
Commune de Champagney	B	297	Bois de Tanay	332
		289		386
		293		332
Commune de Mazerolles-le-Salin	A	463	Laoutre	658
		466		393
		483		244
		485		178
		489		67
				691
Département du Doubs	A	488	Laoutre	67



## **Section 4 : justification de l'utilité publique**

### **A. UN EQUIPEMENT QUI REpond A UNE OBLIGATION LEGALE D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE**

L'objectif général de la loi n° 2000-614 en date du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage est d'établir un équilibre satisfaisant entre :

- d'une part, la liberté constitutionnelle d'aller et venir et l'aspiration légitime des gens du voyage à pouvoir stationner dans des conditions décentes,
- d'autre part, le souci des élus locaux d'éviter des installations illicites qui occasionnent des difficultés de coexistence avec leurs administrés.

Cet équilibre doit être fondé sur le respect :

- par les collectivités locales de leur obligation légale de réaliser et de gérer les aires d'accueil,
- par les gens du voyage d'être respectueux des règles de droit commun,
- par l'Etat qui est le garant de cet équilibre, et doit assurer par ses aides le principe de solidarité nationale.

La réalisation de cet équipement permettra donc de répondre à l'obligation de réalisation d'une aire de très grand passage de 200 places, complétée d'une aire de délestage telles que prévue par le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage du Doubs pour la période 2021-2026 et reprise dans les objectifs du Plan Local de l'Habitat de Grand Besançon Métropole, approuvé le 22 décembre 2023<sup>37</sup>. Elle viendra remédier à une situation provisoire.

Le projet permet de répondre aux besoins d'accueil des gens du voyage identifiés sur le territoire départemental et intercommunal.

La jurisprudence a d'ailleurs réaffirmé<sup>38</sup> que la création d'une aire de grand passage répond à l'objectif d'intérêt général de permettre l'accueil temporaire des gens du voyage en grands groupes à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels.

### **B. UN EQUIPEMENT SECURISE QUI CONTRIBUE A L'AMELIORATION DE L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE**

Outre son positionnement stratégique par rapport au péage autoroutier « Besançon ouest » et à la zone commerciale de Besançon Châteaufarine, les caractéristiques du projet retenu visent à accueillir les gens du voyage en transit et leurs résidences mobiles, dans des conditions sécurisées et optimisées.

Plusieurs grands groupes pourront ainsi être accueillis du mois d'avril au mois de septembre.

#### **Sur le plan de la sécurité**

- Le terrain choisi sera facilement accessible depuis la RD67 et d'une superficie suffisante pour l'accueil des grands groupes.
- L'aire comporte un accès routier unique « entrée-sortie » adapté à la circulation de la RD67.
- Les aménagements routiers et notamment le projet de giratoire à l'intersection de la RD67 et de la RD233 ont vocation à prendre en compte les habitudes de déplacement des gens du voyage (convoy de véhicules et résidences mobiles) et de garantir des conditions de déplacement viables et sécurisées pour l'ensemble des usagers de la voie.
- En sortie de l'aire, la traversée de la RD67 est interdite et matériellement rendue impossible.
- L'usage du chemin d'accès à la commune de Champvans-les-Moulins est également rendu impossible.
- Le site est sécurisé afin d'éviter les occupations illicites de l'aire.

---

<sup>37</sup> Action 5 du PLH : Assurer l'accueil des Gens du Voyage par la mise en place d'équipements dédiés.

<sup>38</sup> Cour administrative de Lyon, 14 juin 2016, req. n° 15LY00049

## **Sur le plan de l'aire et de ses aménagements**

### **Un projet adapté aux besoins des gens du voyage**

Toutes les caractéristiques minimales imposées pour la réalisation d'une telle aire seront mises en œuvre, à savoir :

- une alimentation permanente en eau, en électricité et un assainissement,
- un accès routier praticable et sécurisé pour des groupes importants,
- un sol stabilisé pour rester praticable quelles que soient les conditions climatiques,
- un dispositif d'assainissement (cuves de récupération des eaux usées) et points de ramassage des ordures ménagères (bennes installées provisoirement et vidées régulièrement),
- un périmètre clôturé (merlons végétalisés, clôture et barrière) et fermé afin de contrôler les arrivées et les départs.

### **Une configuration adaptée au site**

La création de 7 plateformes en terrasses pour s'adapter au site permettra aux véhicules et résidences mobiles de stationner sans danger.

La surface des plateformes répond aux besoins en termes de stationnement (200 véhicules pour l'aire de grand passage et 50 véhicules pour le délestage).

La création d'espaces végétalisés et de plantations d'arbres visent à générer des zones d'ombre et de fraîcheur pour les occupants.

### **Un espace dédié au délestage**

L'aire de délestage et de grands passages sont séparées physiquement dans le respect des différents usages (grands passages et délestage).

Une desserte interne permettra un accès et une circulation appropriée aux différents usagers.

## **C. UN EQUIPEMENT QUI CONTRIBUERA A LIMITER LE STATIONNEMENT ILLICITE**

La réalisation de cette aire vise également à réduire les désagréments générés par les stationnements irréguliers de caravanes.

Il est important de noter que le secteur ouest bisontin sur lequel sera implanté le projet, fait l'objet de stationnements illégaux récurrents pendant toute la période estivale.

Ces arrivées de grands groupes non prévues ne sont pas sans conséquence sur les terrains qu'ils mobilisent et posent des problèmes de sécurité, de gestion des déchets, et de voisinage.

La conformité au SDAGV donne aux communes des moyens renforcés pour lutter contre le stationnement illégal tel que le recours à la procédure administrative d'évacuation forcée<sup>39</sup> si des groupes de caravanes venaient s'installer en dehors de l'équipement réalisé à cet effet. Cette procédure donne l'avantage aux communes de bénéficier de l'intervention rapide des forces de l'ordre pour faire évacuer les groupes installés illégalement.

## **D. UNE ATTEINTE LIMITEE A L'ENVIRONNEMENT**

Le projet porte sur des terres agricoles, non urbanisées, riveraines d'un espace forestier. Il a été élaboré selon la méthode « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC), afin de limiter les atteintes à l'environnement.

Dans ce contexte, les préoccupations environnementales ont été intégrées très en amont, dans la conception de l'aménagement et ont été déterminantes, tant dans sa surface et sa localisation, que dans ses composantes.

Les mesures envisagées pour « Eviter, Réduire et Compenser » les principaux impacts du projet sur l'environnement et la santé sont détaillées dans les rapports environnementaux mentionnés ci-dessus.

Elles consistent dans les principaux éléments relatés ci-dessous.

---

<sup>39</sup> Loi n°2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance (articles 27 à 30 relatifs à l'expulsion des gens du voyage).

## **1. Un équilibre remblais/déblais recherché**

Compte tenu de la topographie des lieux, le projet nécessitera des travaux de terrassement (déblais et remblais) conséquents<sup>40</sup>.

L'aménagement a été étudié afin d'optimiser les mouvements de terre avec la recherche d'un équilibre des déblais / remblais<sup>41</sup>.

Le terrain actuel présente un dénivelé de 5 à 6 mètres. Les plateformes s'appuieront sur la pente existante. Avec la création des merlons, la hauteur maximale des remblais sera de l'ordre de 10 mètres (côté nord-ouest) et celle des déblais, de l'ordre de 3 mètres.

Les matériaux présents sur site seront majoritairement réutilisés. L'aménagement de la plateforme ne nécessitera pas d'approvisionnement en matériaux extérieurs (hors apport de matériaux pour enrichissement).

La nature des sols (zone d'implantation de l'aire soumise à un « aléa glissement faible » et à une « exposition moyenne au retrait-gonflement des argiles »), sera techniquement prise en compte pour la réalisation des travaux et pour la gestion des eaux pluviales de l'aire.

Les travaux respecteront les prescriptions définies par l'étude géotechnique réalisée pour les besoins de l'opération (conditions météorologiques favorables, emploi des matériaux...).

## **2. La prise en compte des zones humides**

L'expertise « zones humides » réalisée au stade des études de faisabilité a montré la présence de zones humides et notamment d'une doline présentant un fort intérêt écologique. L'évitement de cette doline a justifié le choix d'implanter l'équipement, dans la partie supérieure du coteau.

L'emprise de l'aire (plateforme) a ensuite été modifiée afin d'éviter la zone de prairie en limite sud du projet, également identifiée comme zone humide. L'accès à l'aire depuis la RD67, implanté initialement en pointe sud est du projet, a également été décalé afin de limiter l'impact sur ce secteur<sup>42</sup>.

Le projet n'est pas soumis à la loi sur l'eau au titre de la rubrique 3.3.1.0 (projet entraînant une destruction de zone humide supérieure à 1000 m<sup>2</sup> soumis à déclaration). Il n'est réglementairement pas soumis à obligation de compensation au titre de sa compatibilité avec le SDAGE<sup>43</sup>.

Une attention particulière sera portée aux zones humides en phase travaux. Des dispositions seront prises, afin d'éviter tout écoulement en direction de la doline. Les conditions d'exploitation de l'aire viseront également à limiter les risques d'incidences sur le milieu aquatique.

En outre, afin de valoriser les études zones humides menées sur le terrain pour les besoins de l'opération, il est proposé d'intégrer les zones humides identifiées hors emprises projet dans le règlement du PLU.

Hors emprise strict du projet, les zones humides identifiées sur le secteur du projet dans le cadre des études de faisabilité seront préservées.

Il est préconisé la mise en œuvre d'une sécurisation de la doline (aménagements type écran végétal, grillage), pour éviter à la fois risques d'accidents pour les usagers de l'aire et toute intrusion susceptible de nuire au milieu).

## **3. Des zones de déboisement réduites**

L'emprise du projet retenu est constituée des habitats suivants :

**Plateforme :** - Prairie de fauche : « pas d'intérêt identifié »  
- Culture : « pas d'intérêt identifié »

**Élargissement de la RD67 et accès :**

- Chênaie - charmais neutrocline : « pas d'intérêt identifié »  
- Chênaie - charmais à primevère élevée : Habitat d'intérêt communautaire

Les boisements d'intérêt communautaire (à l'ouest de la voie d'accès) sont concernés à la marge par l'élargissement de la RD67 pour sécurisation de l'accès à l'aire.

Le secteur boisé en limite sud-est (bois de Fouré), caractérisé par un habitat d'intérêt communautaire, ne sera pas impacté par le projet (hors emprise).

<sup>40</sup> Création de 7 plateformes en terrasses séparées par des talus.

<sup>41</sup> Estimés à 50 000 m<sup>3</sup>.

<sup>42</sup> Impact résiduel d'environ 530 m<sup>2</sup>

<sup>43</sup> SDAGE : Schéma Directeur d'aménagement et de gestion des eaux

Au niveau de l'aire, l'emprise projet est concerné par un « EBC<sup>44</sup> à créer », prévu au PLU de Vaux-les-Prés<sup>45</sup>. Cet espace est, depuis 1929, en nature de pré et culture, il n'a jamais été planté. Il n'occasionnera pas de déboisement.

Un déboisement de 1880 m<sup>2</sup> sera en revanche nécessaire le long de la RD67. La parcelle privée B2 694 a d'ores et déjà fait l'objet d'une coupe d'arbres par ses propriétaires.



Zone de défrichement le long de la RD67

### Au niveau du giratoire

La réalisation de l'ouvrage à créer nécessite la réduction d'environ 3 548 m<sup>2</sup> d'Espace Boisé Classé<sup>46</sup>. L'emprise correspond à la surface d'acquisition nécessaire au projet (boisements au niveau du Bois de Tanay) et à l'emprise non cadastrée associée à la RD233. Les défrichements seront compensés.

Après réduction de l'EBC, une demande d'autorisation de défrichement sera déposée par le Grand Besançon (au titre de l'article L341-3 du code forestier).

Les secteurs à défricher concernent la haie forestière en bordure de la RD67, ainsi qu'une section de forêt communale située à l'angle de la RD67 et de la RD233.

<sup>44</sup> Espace boisé classé

<sup>45</sup> Aucun boisement n'est présent sur le site depuis 1929. Le site est un espace agricole ancien comme l'attestent des photographies de 1929 et 1940 (cf. paragraphe 5.7.4 page 94 de l'évaluation environnementale). Le classement en **EBC à créer** intervenu lors de l'approbation du PLU en 2008 avait pour objectif d'assurer la continuité paysagère par des boisements. Il n'a pas été planté d'arbres sur ce secteur depuis l'approbation du PLU.

<sup>46</sup> Estimation cartographique

La surface défrichée pourra être compensée au titre de l'article L341-6 du code forestier. Ceci pourra s'effectuer :

- par la réalisation de travaux compensateurs (boisement, reboisement d'une surface pouvant aller de 1 à 5 fois la surface défrichée),
- ou par le versement d'une taxe d'un montant équivalent au fond stratégique de la forêt et du bois.

Ces modalités seront traitées en concertation avec l'ONF, gestionnaire de la forêt communale.

#### **4. L'absence d'effluents sur le site**

Le site sera en assainissement autonome. Les eaux usées seront collectées par deux cuves de 6 m<sup>3</sup> chacune qui seront vidangées avec évacuation pour traitement vers site. L'exploitation de l'aire n'engendrera aucun rejet d'effluent au droit du site.

#### **5. Une limitation de l'imperméabilisation des sols**

La modification du coefficient d'imperméabilisation des sols liée au projet sera faible. Seule la voirie d'accès à créer de l'aire sera imperméabilisée.

Compte tenu de la faible perméabilité des sols à l'état initial, des systèmes de récupération et de canalisation des eaux pluviales seront mis en œuvre : fossés, drains, et exutoires aux points bas. Un fossé sera réalisé en pied de talus secteur sud-est (limite forêt) et secteur sud, il rejoindra le fossé de la RD67.

#### **6. La prise en compte des enjeux avifaune et des chiroptères**

Les expertises réalisées montrent que les « enjeux forts » correspondent au secteur de la doline. L'implantation retenue évite tout aménagement sur ce secteur.

Au niveau de l'implantation retenue, la carte de synthèse montre :

- l'absence d'enjeu au niveau de l'emprise de la plateforme,
- un « enjeu intermédiaire » au niveau des lisières forestières le long de la RD67 (voirie d'accès à la plateforme) et à l'est du projet (bois de Fouré).

Trois espèces figurent en Annexe II de la DHFF (barbastelle d'Europe, grand murin et vespertilion à oreilles échancrées).

Les milieux sont utilisés pour le transit. Aussi, le maintien d'une lisière après les aménagements du site, mais surtout la limitation de l'éclairage artificiel (orientation et longueur d'onde adaptées), permettront un moindre impact sur leur éthologie.

Il n'a pas été identifié d'arbres potentiellement favorables à l'installation de gîtes de chiroptères. Une recherche complémentaire de gîtes pour les espèces arboricoles sera réalisée préalablement aux abattages d'arbres (accès).

#### **7. Les mesures d'accompagnement en faveur du crapaud sonneur à ventre jaune**

Compte tenu de la présence de crapauds sonneurs à ventres jaunes en périphérie du projet<sup>47</sup>, les mesures d'accompagnement suivantes seront mises en œuvre pour favoriser la circulation et l'hibernation de cette espèce protégée, et plus largement des amphibiens :

##### **- Installation d'une barrière étanche**

Une barrière étanche aux amphibiens sera établie sur le pourtour du projet. Cette mesure permettra d'éviter tout risque d'écrasement des crapauds en les canalisant vers des dispositifs ou des éléments naturels adaptés à leur écologie.

##### **- Création de 4 micro-mares**

4 mares rustiques ou dépressions de 2 à 4 m<sup>2</sup> chacune seront disposées en contrebas des talus, côté extérieur. Leur positionnement définitif sera effectué par un écologue en phase chantier pour optimiser leur alimentation en collectant au mieux les eaux pluviales extérieures ou intérieures au projet. Elles présenteront toutes a minima une profondeur de 60 cm et une pente douce à 30° sur au moins un côté.

---

<sup>47</sup> Hors périmètre de l'aire

## - **Création de 4 hibernaculum<sup>48</sup>**

A proximité immédiate des micro-mares, 4 hibernaculum seront créés. Ils se composeront d'une base de blocs et de souches, recouverts des déblais sur leur sommet.

## - **Création d'un crapauduc**

Un crapauduc sera disposé sous la voirie d'accès.

## **8. La compensation collective agricole : une démarche volontaire**

Le site est actuellement affecté à une activité agricole. Le terrain est exploité en culture de céréales et prairie par plusieurs exploitants.

Bien que le projet soit dimensionné au plus juste pour permettre la création d'une aire de 4 hectares, il entrainera une perte de 5,7 hectares d'espaces agricoles déclarés à la PAC en cultures et en prairies permanentes.

Réglementairement, le projet n'étant pas soumis à étude d'impact systématique, la communauté urbaine n'était pas tenue de réaliser une étude préalable à la mise en place d'une compensation économique agricole au titre du code rural<sup>49</sup>.

Ces terres ont un potentiel agronomique fort, pour autant, elles ne présentent pas une valeur économique conséquente au regard notamment de leur accessibilité.

Pour autant, considérant l'enjeu pour l'agriculture et les exploitants présents, Grand Besançon Métropole a souhaité réaliser une étude agricole en matière de compensation collective agricole.

La Chambre interdépartementale d'agriculture Doubs-Territoire de Belfort a été mandatée pour la réalisation de cette étude. GBM a d'ores et déjà saisi le Préfet du Doubs afin qu'il réunisse la CDPNAF qui déterminera le montant de l'indemnité collective agricole.

Les exploitants seront, en outre, indemnisés individuellement au titre de leur éviction (indemnités d'éviction calculées sur la base du protocole d'accord régional agricole).

## **9. Des mesures pour limiter les nuisances liées au trafic routier**

Le site présente l'inconvénient d'être sous l'influence du trafic de l'A36 et de la RD67. L'implantation présente des incidences potentielles sur la santé des usagers de l'aire en raison notamment du bruit, ainsi que des émissions et nuisances olfactives liées au trafic routier.

### **Concernant l'oxyde d'azote et les particules fines**

Le transport routier est émetteur d'oxyde d'azote et de particules fines PM10. Ceux-ci sont particulièrement localisés le long des axes routiers. Sur le secteur d'étude, les plus fortes concentrations en polluants sont relevées :

- sur une large bande, intégrant la zone d'étude de l'A36 et la RD673, ainsi que les agglomérations pour l'oxyde d'azote ;
- le long de l'A36 pour les particules fines.

Les concentrations en particules PM10 et en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) sont néanmoins en-deçà des valeurs limites pour la santé humaine<sup>50</sup>.

---

<sup>48</sup> Abri artificiel créé en faveur des animaux. Celui-ci est destiné à être utilisé en période d'hivernage et le reste de l'année en tant qu'abri régulier.

<sup>49</sup> Article L112-1-3 du Code Rural et de la Pêche Maritime précise qu'à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2016, un aménageur doit réaliser une étude préalable à la mise en place d'une compensation économique agricole. Cette étude complémentaire vient en application de la doctrine Eviter, Réduire, Compenser (ERC), préalablement appliquée à l'environnement. Trois critères cumulatifs doivent être réunis pour contraindre les aménageurs à réaliser une étude agricole préalable :

- Le projet est soumis à étude d'impact environnemental systématique ;

- L'emprise du projet se situe en tout ou partie sur une zone agricole, forestière, naturelle ou à urbaniser délimitée par un document d'urbanisme et affectée à une activité agricole (au sens de l'article L 311 du code rural) ou l'ayant été dans les 5 ans (3 ans pour la zone AU) précédant le dossier de demande d'autorisation ;

- la surface prélevée à un seuil défini par arrêté du préfet de département, après avis de la CDPENAF, soit un seuil supérieur ou égal à 1 ha dans le Doubs.

<sup>50</sup> Les concentrations moyennes en particules PM10 sont en-deçà de la valeur limite pour la santé humaine (pollution de fond) fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle et de « l'objectif de qualité pour la santé humaine » fixé à 30 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle. Les concentrations moyennes en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) sont bien en-deçà de la valeur limite pour la santé humaine (pollution de fond) fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle.

## **Concernant le bruit**

Durant leur passage et compte tenu de la configuration des lieux, les occupants de l'aire seront exposés aux nuisances sonores liés au trafic routier.

Le projet se trouve dans l'emprise des secteurs affectés par le bruit de l'A36 (catégorie 1 : largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure de 300 m) et de la RD67 (catégorie 3 : largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure de 100 m.). L'aménagement des aires de grand passage n'est réglementairement pas soumis à un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, l'aire d'accueil ne disposant pas d'équipements fixes.

Pour autant, la gestion des nuisances sonores a été prise en compte lors de la conception du projet afin de limiter au mieux les atteintes à la santé des usagers de l'aire.

Le positionnement de l'aire :

- L'aire, est prévue sur la partie haute du site initialement identifié. Ce secteur correspond au secteur le plus éloigné de l'A36. La plateforme se situe à environ 200 m de l'autoroute. Un merlon fera écran.
- Les emplacements réservés aux stationnements des caravanes seront majoritairement situés en retrait de la RD67<sup>51</sup>.
- Le fuseau de 75 m établi par rapport à la route départementale sera essentiellement occupé par des espaces de circulation, des talus et des espaces techniques.

Ainsi, une partie réduite des plateformes se trouvera dans l'emprise des couloirs affectés par le bruit de l'A36 et de la RD67.

Par ailleurs, le maintien des cordons boisés sur le secteur de la doline et le long de la RD67 contribueront à atténuer les nuisances sonores du trafic.

Enfin, les stationnements des grands passages étant ponctuels et en général de courte durée (de 1 à 3 semaines), l'exposition des usagers restera limitée.

## **10. Des troubles de voisinage évités**

### **Les habitants des villages voisins**

Les équipements dédiés à l'accueil des gens du voyage suscitent des appréhensions lors de leur création. Ces craintes sont pour partie liées aux situations de stationnement illicites qui occasionnent parfois des gênes, des dégradations et troubles de voisinages.

Le site se trouve à distance des zones urbanisées, des villages voisins de Champagny, Vaux-les-Prés et Champvans-les-Moulins.

Le projet est implanté à plus de 600 mètres des premières habitations de la commune de Champagny situées de l'autre côté de l'autoroute, de 1,3 km des premières habitations de Champvans-les-Moulins. Les premières habitations de la commune de Chemaudin et Vaux sont à plus de 1 km.

Pour éviter les interactions et conflits, des merlons périphériques seront implantés en limite communale de Champvans-les-Moulins<sup>52</sup> et au nord-ouest (secteur de la doline). Ils auront une hauteur de 2,5 mètres par rapport aux plateformes, mais pourront atteindre plus de 8 mètres de haut en contrebas du site (sur le merlon parallèle à l'A36). Les merlons et talus seront végétalisés avec des plantations et des arbres.

Ces dispositifs permettront d'empêcher le passage de véhicules (quads et motos notamment) depuis l'aire vers la voie communale qui longe l'autoroute en direction de Champvans-les-Moulins.

Ils serviront également à protéger l'aire d'éventuelle intrusion et réduiront la visibilité des caravanes depuis l'extérieur. La conservation des franges boisées limitera la perception du site depuis les axes routiers.

### **La Consultation des chasseurs et des représentants de la forêt privée**

L'aménagement jouxte une forêt concernée par la chasse. GBM contactera l'Association Intercommunale de Chasse Agréée (AICA) afin de l'informer du projet. Les dispositions éventuelles seront prises pour assurer la compatibilité des usages avec les chasseurs locaux.

GBM contactera également le Centre National de la Propriété Forestière afin de lui soumettre le projet. Des dispositions éventuelles seront prises pour assurer la compatibilité des usages.

---

<sup>51</sup> À plus de 75 m de la RD67

<sup>52</sup> En limite de terrains agricoles

## **E. DES DEPLACEMENTS SECURISES**

### **1. Un effet sur le trafic routier ponctuel**

L'augmentation du trafic attendu en phase d'exploitation du site demeurera limitée et ponctuelle au regard du trafic existant. En effet, les arrivées et départs des grands passages ont généralement lieu le dimanche. Les usagers s'organisent de manière à éviter les embouteillages en mettant en place des mouvements par petits groupes.

### **2. L'interdiction de traverser la RD67**

Les aménagements routiers prévus permettront de sécuriser les entrées/sorties de l'aire et, d'une manière plus générale, les déplacements sur la RD67 notamment au niveau de la RD233.

Le principe d'interdire la traversée de la RD67 pour accéder ou sortir de l'aire, est une condition essentielle pour la réussite du projet.

La création du carrefour giratoire au niveau de l'intersection de la RD67 et de la RD233 correspond, en outre, à une demande des élus locaux en raison du caractère accidentogène de l'intersection actuelle.

## **CONCLUSION**

La réalisation de ce projet, qui répond à une obligation légale et a un besoin avéré pour le territoire intercommunal, a suscité, compte tenu de sa nature et de son positionnement, la recherche d'un équilibre entre tous les critères et enjeux identifiés.

Il s'inscrit dans les objectifs de la loi n° 2000-614 en date du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage. Il contribue à l'exercice de la liberté constitutionnelle d'aller et venir et à l'aspiration légitime des gens du voyage à pouvoir stationner dans des conditions décentes.

Le nouvel équipement a vocation à éviter les situations de stationnements illicites qui occasionnent des difficultés de coexistence avec les administrés.

Techniquement, il permet l'accueil des grands passages et des besoins en stationnements ponctuels. Le site est proche des axes routiers, des services et commerces (CHU, zone commerciale), il est sécurisé.

Des équipements spécifiques sont prévus pour garantir la sécurité de la circulation sur la RD67.

Les préoccupations environnementales ont été intégrées très en amont du projet et ont été déterminantes dans ses caractéristiques.

Au regard de sa nature, des enjeux identifiés, et de l'ensemble des éléments qui ont été pris en compte, le projet, qui a vocation à accueillir les gens du voyage dans de bonnes conditions, présente un caractère d'utilité publique certain.

### A. CADRE JURIDIQUE DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

#### 1. La procédure de DUP valant mise en compatibilité des PLU

Le Projet d'Aire de grand passage est incompatible avec les documents d'urbanisme en vigueur sur les territoires des communes concernées :

- Chemaudin et Vaux : PLU de Vaux-les-Prés (ancienne commune avant fusion),
- Champagny : PLU de Champagny.

En effet, la réalisation de ce projet sur la commune de Chemaudin et Vaux, et de ses aménagements connexes routiers (giratoire) sur la commune de Champagny, nécessite de créer un nouveau sous-secteur « Nv » de la zone N au PLU de Vaux-les-Prés, spécifique à l'aire de grand passage, de réduire des espaces boisés classés et de réduire la bande d'inconstructibilité aux abords de la RD67.

Par ailleurs, la réalisation de l'aire de grand passage nécessite l'acquisition de terrains appartenant à des propriétaires privés.

Les négociations foncières amiables en cours demeurent privilégiées. Toutefois, à défaut d'accord de l'ensemble des propriétaires concernés, il convient de recourir à l'expropriation.

Dans ce contexte, l'adaptation des PLU sera effectuée par le recours à la procédure de mise en compatibilité des PLU, dans le cadre d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) qui se déroulera selon les modalités définies aux articles L. 153-54 à L. 153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme.

En effet, la procédure de mise en compatibilité est engagée lorsque les dispositions du PLU approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une DUP. Ces dispositions doivent alors être modifiées pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

La mise en compatibilité du PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation de l'opération dont la DUP est envisagée. Cette procédure de DUP porte à la fois sur la justification de l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du ou des documents d'urbanisme.

Dans le cadre du projet d'aire de grand passage, la DUP permettra d'adapter les PLU en vigueur sur les communes de Chemaudin et Vaux (soit le PLU de Vaux-les-Prés) et de Champagny, afin de permettre la réalisation du projet.

La décision de DUP du projet emporte alors approbation des nouvelles dispositions des PLU concernés. Seul le Préfet peut prendre les mesures nécessaires pour faire évoluer un document d'urbanisme qui, en l'état de ses dispositions, ne permet pas la réalisation d'une opération qui doit être déclarée d'utilité publique. Aussi, le Préfet, en déclarant d'utilité publique le projet d'aire de grand passage, permettra la mise en compatibilité des PLU de Vaux-les-Prés et Champagny afin de rendre possible la réalisation du projet.

La procédure de mise en compatibilité des PLU au projet comprend plusieurs étapes obligatoires. Dans le cadre du projet d'aire de grand passage, cette procédure a déjà fait l'objet d'une concertation préalable puisqu'elle est soumise à évaluation environnementale et fera ensuite l'objet d'une réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées, ainsi que d'une enquête publique sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des PLU.

Enfin, le projet de mise en compatibilité sera soumis à l'avis de la Communauté Urbaine de Grand Besançon Métropole, compétent en matière d'urbanisme avant l'arrêté préfectoral de DUP emportant mise en compatibilité des PLU.

Les différentes étapes de cette procédure sont détaillées ci-après.

## **1.1. La concertation préalable**

La procédure de DUP emportant mise en compatibilité des PLU de Vaux-les-Prés et Champagne a été prescrite par délibération du Conseil Communautaire de Grand Besançon Métropole en date du 2 mars 2023. Cette délibération vise à approuver le périmètre de l'opération, le projet d'aménagement d'une aire de grand passage, le recours à la procédure d'expropriation par la voie de la DUP, et à solliciter le Préfet pour mener à bien la réunion d'examen conjointe des PPA, ainsi que l'enquête publique unique.

Conformément à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, la procédure de mise en compatibilité d'un PLU soumise à évaluation environnementale doit faire l'objet d'une concertation publique préalable.

La concertation permet d'associer, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées au projet en mettant à leur disposition les informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables.

Le public peut ainsi formuler des observations et propositions dans un registre de concertation.

La concertation préalable, au titre de la mise en compatibilité des PLU de Champagne et Vaux-les-Prés dans le cadre du projet d'AGP, a eu lieu du 22 août 2022 au 7 octobre 2022 selon des modalités fixés par délibération du Conseil Communautaire en date du 23 juin 2022.

Les modalités de cette concertation étaient les suivantes :

- Mise à disposition d'un dossier de concertation papier et électronique comportant les éléments principaux de présentation du projet ainsi que les délibérations et décisions déjà prises concernant le projet.
- Mise à disposition d'un registre papier permettant à la population de formuler ses observations en mairies de Chemaudin et Vaux et Champagne, ainsi qu'au siège de la direction Urbanisme de Grand Besançon Métropole, et d'un registre électronique sur les sites internet de ces trois collectivités.
- Organisation d'une réunion publique qui s'est tenue le 27 septembre 2022 en commune de Chemaudin et Vaux.

Le bilan de la concertation a été approuvé par délibération du 15 décembre 2022 et est annexé au présent dossier.

**Cf. : Délibérations - Pièce C Annexe 1 du présent dossier**

## **1.2. L'évaluation environnementale**

### **Au titre du projet d'ATGP**

Conformément à l'article R. 122-3 du Code de l'Environnement, le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas auprès de la MRAe. Suite à cet examen, le projet a été dispensé d'évaluation environnementale (arrêté de la DREAL du 8 septembre 2021 portant décision d'examen au cas par cas pris en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement). Cet arrêté est joint au présent dossier.

**Cf. : Décision MRAe - Pièce C Annexe 2 du présent dossier**

### **Au titre de la mise en compatibilité des PLU de Vaux-les-Prés et Champagne**

La mise en compatibilité des PLU est, quant à elle, soumise à évaluation environnementale systématique dès lors qu'elle a les mêmes effets qu'une révision (article R.104-13 du code de l'urbanisme).

En effet, la réduction d'espaces boisés classés ainsi que la bande d'inconstructibilité aux abords de la RD67 sont des conditions de révision d'un PLU (article L.153-31 du code de l'urbanisme) et soumettent ainsi la procédure de mise en compatibilité des PLU de Vaux-les-Prés et Champagne à évaluation environnementale.

Dans le cas d'une procédure de mise en compatibilité, l'article R.104-20 du code de l'urbanisme sur le contenu de l'évaluation environnementale indique que le rapport environnemental du PLU est complété, le cas échéant, par l'exposé des motifs des changements apportés.

Une évaluation environnementale a ainsi été menée pour déterminer les impacts sur l'environnement de la mise en compatibilité des PLU de Vaux-les-Prés et Champagney avec le projet d'aire de grand passage, en analyser leurs incidences et présenter les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser ses incidences négatives le cas échéant. Elle est proportionnée à l'importance du PLU, aux effets de sa mise en œuvre, ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

Un rapport environnemental qui rend compte de cette démarche d'évaluation environnementale est joint au dossier pour chaque PLU (Vaux-les-Prés et Champagney) et comprend tous les éléments indiqués à l'article R 151-3 du code de l'urbanisme et au R 122-20 du code de l'environnement.

Ces rapports seront annexés aux rapports de présentation de chaque PLU susmentionnés.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des PLU sera soumise à l'autorité environnementale qui rendra un avis dans un délai de trois mois suivant la date de saisine.

<b>Cf. : Rapports environnementaux - Pièce F du présent dossier</b>
---

### **1.3. L'examen conjoint à l'initiative du Préfet**

Préalablement à l'enquête publique et conformément aux articles L.153-54-2° et R.153-13 du code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des PLU de Vaux-les-Prés et de Champagney avec le projet d'ATGP feront l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la Communauté Urbaine Grand Besançon Métropole, et des personnes publiques associées, soit, notamment la Région Bourgogne Franche-Comté, le Département du Doubs, les chambres consulaires, le Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale (SMSCoT), et les communes de Chemaudin et Vaux, Champagney et Mazerolles-le-Salin.

Cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative du Préfet (autorité chargée de la procédure).

Le Procès-Verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier d'enquête publique.

La réduction des espaces boisés classés présents sur la zone d'aménagement nécessite de saisir le Centre National de la Propriété Forestière, pour avis, conformément à l'article R. 153-6 du code de l'urbanisme.

### **1.4. L'enquête publique**

A l'issue de la réunion d'examen conjoint, une enquête publique unique portant à la fois sur **l'utilité publique de l'opération** et sur la **mise en compatibilité des PLU** est ouverte et organisée par arrêté Préfectoral. L'enquête se déroule conformément au chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du code de l'environnement (articles L.153-54-1° et L.153-55 code de l'urbanisme).

L'enquête publique doit se dérouler pendant une période d'un mois au minimum.

Au cours de l'enquête publique, le public peut formuler ses observations relatives au projet de mise en compatibilité des PLU sur les registres dématérialisés ou papiers prévus à cet effet, et/ou en faire part au commissaire-enquêteur selon les modalités décrites dans l'arrêté d'organisation de l'enquête.

Le présent document constitue la **notice explicative** du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des PLU de Vaux-les-Prés et de Champagney de l'opération de réalisation d'une Aire de Grand Passage et de ses aménagements routiers connexes.

Conformément à l'article R.112-6 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la notice explicative indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement.

Cette notice s'attache à démontrer l'utilité publique du projet d'AGP au regard de l'obligation légale de sa réalisation sur les communes de Chemaudin et Vaux et de Champagney, et ses aménagements nécessaires en réponse aux besoins identifiés.

Elle expose également les modalités de mise en compatibilité des PLU en présentant et en justifiant les évolutions apportées aux documents d'urbanisme.

## **1.5. L'Avis de la Communauté Urbaine de Grand Besançon Métropole**

A l'issue de l'enquête publique et conformément aux articles L.153-57-1° et R.153-14 du code de l'urbanisme, le dossier de mise en compatibilité des PLU (éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête), le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le Préfet à la CUGBM, compétente en matière d'urbanisme.

La CUGBM doit émettre un avis dans un délai de deux mois, à défaut cet avis est réputé favorable.

## **1.6. L'Approbation de la mise en compatibilité des PLU**

En application des dispositions de l'article L.153-58 1° du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité des PLU est approuvée par Arrêté Préfectoral de DUP emportant mise en compatibilité des PLU.

La mise en compatibilité des PLU est exécutoire dès lors qu'elle a fait l'objet des mesures de publicité et d'affichage prévues à l'article R 153-21 du code de l'urbanisme.

Elle permettra de délivrer les autorisations d'urbanisme nécessaires pour la réalisation de l'aire de grand passage.

## **2. Textes régissant la procédure de mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique**

La procédure de mise en compatibilité d'un PLU avec une opération d'utilité publique relève des articles L.153-52 à L.153-59, R.153-13 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme.

### **> Article L. 153-52 du Code de l'Urbanisme :**

*« La mise en compatibilité du plan fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 ».*

### **> Article R. 153-13 du Code de l'Urbanisme :**

*« Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique ».*

### **> Article L.153-53 du Code de l'Urbanisme :**

*« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement par l'autorité administrative compétente de l'Etat. Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune émet un avis sur le projet de mise en compatibilité. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois. La proposition de mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral et devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage ».*

### **> Article L.153-54 du Code de l'Urbanisme :**

*« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si : 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ; 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L. 132-9 du Code de l'Urbanisme. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint ».*

➤ Article L.153-55 du Code de l'Urbanisme :

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement : 1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat : a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ».

➤ Article L.153-57 du Code de l'Urbanisme :

« À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune : 8.1. Synthèse des modifications envisagées 9 1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 du Code de l'Urbanisme est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ; 2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas ».

➤ Article R.153-14 du Code de l'Urbanisme :

« Le dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable ».

➤ Article L.153-58 du Code de l'Urbanisme :

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée : 1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ».

➤ Article L.153-59 du Code de l'Urbanisme :

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26. Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage. Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma ».

## **B. LE PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DES PLUS DES COMMUNES DE CHEMAUDIN ET VAUX (SECTEUR VAUX-LES-PRES) ET DE CHAMPAGNEY**

### **1. Les documents d'urbanisme en vigueur**

#### **1.1. Le PLU en vigueur sur la commune de Chemaudin et Vaux**

La nouvelle commune de Chemaudin et Vaux est issue de la fusion des communes de Chemaudin et de Vaux-les-Prés, intervenue par arrêté préfectoral du 12 août 2016. La commune demeure couverte par les deux anciens Plans Locaux d'Urbanisme :

- Le PLU de l'ancienne commune de Chemaudin, approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 24 janvier 2008.
- Le PLU de l'ancienne commune de Vaux-les-Prés, approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 22 février 2008.

Le projet d'implantation de l'aire de grand passage se situe sur le territoire de l'ancienne commune de Vaux-les-Prés et est donc soumis au PLU de Vaux-les-Prés.

Depuis la prise de compétence PLUi entrée en vigueur le 27 mars 2017, le Grand Besançon est l'autorité compétente pour conduire les procédures de modification simplifiée des documents d'urbanisme en vigueur dans les communes de l'agglomération.

## **1.2. Le PLU en vigueur sur la commune de Champagney**

La commune de Champagney est couverte par un PLU depuis son approbation le 5 janvier 2017. Elle était auparavant couverte par un POS.

Ce PLU a fait l'objet d'une seule modification simplifiée en date du 28 février 2019.

Le projet de giratoire, qui constitue un aménagement routier connexe à l'aire de grand passage, se situe sur le territoire de la commune de Champagney et est donc soumis au PLU de la commune.

Depuis la prise de compétence PLUi entrée en vigueur le 27 mars 2017, le Grand Besançon est l'autorité compétente pour conduire les procédures de modification des documents d'urbanisme en vigueur dans les communes de l'agglomération.

## **1.3. Les rapports de présentation des PLU**

Les rapports de présentation des PLU de Vaux-les-Prés et de Champagney seront complétés par les rapports joints au présent dossier intitulés « DUP valant mise en compatibilité du PLU », conformément à l'article R 104-20 du code de l'urbanisme.

Ces additifs aux rapports de présentation des PLU tiennent lieu de rapport environnemental de la mise en compatibilité des PLU et comprennent une description du projet, la justification de son utilité publique, la présentation de la mise en compatibilité des différentes pièces des PLU (modification des règlements écrits et graphiques), et l'analyse des incidences environnementales de la mise en compatibilité des PLU accompagnées des mesures ERC.

## **2. Eléments de mise en compatibilité des PLU de Champagney et Chemaudin et Vaux (secteur Vaux-les-Prés)**

Les dispositions des PLU en vigueur sur les communes de Chemaudin et Vaux et Champagney ne permettent pas, en l'état, la réalisation de l'aire de grand passage et doivent évoluer pour être mises en compatibilité avec le projet d'aménagement.

De même, le projet de giratoire envisagé sur le territoire de la commune de Champagney nécessite la mise en compatibilité du PLU de Champagney.

### **2.1. Mise en compatibilité du PLU de Chemaudin et Vaux (secteur Vaux-les-Prés)**

La présente procédure de mise en compatibilité a pour objectif de faire évoluer le Plan Local d'Urbanisme de l'ancienne commune de Vaux-les-Prés afin de permettre la réalisation du projet d'aire de grand passage. Le projet d'aire de grand passage se situe en zone Naturelle (N) du PLU et impacte des espaces boisés classés. Par ailleurs, il se situe dans la bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la RD67, ainsi que dans le couloir de bruit aux abords de l'autoroute A36.

Le règlement actuel de la zone N du PLU de Vaux-les-Prés stipule que cette zone se compose des zones naturelles et forestières à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels et des paysages. Les dispositions réglementaires de cette zone ne permettent pas la réalisation du projet. En effet, dans la zone N, les occupations et utilisations du sol sont limitées et n'autorisent pas l'aménagement du projet d'aire de très grand passage.

Par ailleurs, le périmètre de l'opération envisagée, en culture, prairie et pour une faible partie en boisements, est situé dans un « Espace Boisé Classé à conserver ou à créer », délimité par le document graphique du PLU de Vaux-les-Prés. Le classement par un PLU d'un terrain en EBC interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Le projet d'AGP nécessite la réduction d'environ 58 000 m<sup>2</sup> d'Espace Boisé Classé à conserver ou à créer.

Enfin, le projet d'aire se situe dans la bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la RD67 qui interdit toutes constructions ou installations au sens de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme.

Conformément à l'article L.111-8 de ce même code, cette marge de recul peut être modifiée par la réalisation d'une étude (dite Loi Barnier\*) justifiant de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Cette étude a été réalisée pour modifier la règle de recul aux abords de l'aire de grand passage et permettre d'y implanter les installations nécessaires. Elle figure à la suite du rapport environnemental sur la DUP valant mise en compatibilité du PLU de Vaux-les-Prés.

**\*Cf. Pièce G du présent dossier : « études nécessaires au projet »**

Ainsi, la marge de recul de 75 mètres a été modifiée et réduite à proximité de l'aire de grand passage, soit au niveau du secteur Nv, cette modification apparaît au document graphique du PLU de Vaux-les-Prés.

Par ailleurs, l'article N-6 du règlement écrit sur l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises sera modifié pour indiquer qu'en secteur Nv, la règle d'implantation de la marge de recul des 75 mètres est modifiée.

La réalisation du projet nécessite donc de procéder aux évolutions suivantes :

- **Adaptation de la zone N du règlement du PLU de Vaux-les-Prés** par la création d'un secteur « Nv » expressément réservé à une aire de très grand passage.  
Dans le secteur Nv, seuls les aménagements et installations nécessaires à l'aire de grand passage sont autorisés.  
La création d'un secteur Nv spécifique est possible en zone N selon la décision du Conseil d'Etat n°430521 du 28 septembre 2020 et selon le guide ministériel sur les dispositions opposables des PLU de mars 2020<sup>53</sup> qui précise : « *Les aires de grand passage sont destinées au stationnement temporaire des grands groupes de caravanes de gens du voyage, notamment à l'occasion des grands rassemblements traditionnels et occasionnels. Elles ont vocation à accueillir des groupes de 50 à 200 caravanes environ voyageant ensemble. Ces aires d'accueil, ne comportant pas d'équipements fixes, ne sont pas soumises à autorisation de construire et peuvent être situées en zone naturelle ».*
- **Réduction de l'Espace Boisé Classé (EBC)** identifié au règlement graphique du PLU de Vaux-les-Prés,
- **Adaptation des règles d'implantation instaurées de part et d'autre de la RD67** en tenant compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.
- **Modification de l'article N-6 du règlement écrit du PLU de Vaux-les-Prés** concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques afin de prévoir qu'en secteur Nv, la règle de recul des 75 mètres aux abords de la RD67 est modifiée, et que l'implantation des aménagements et installations doit respecter le recul imposé et figurant au document graphique.

Concernant la réduction de la bande d'inconstructibilité de 75 mètres, afin de s'adapter aux besoins d'accès et d'implantation de l'aire de grand passage, une étude a été menée conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme et se trouve à la suite de l'évaluation environnementale du PLU de Vaux-les-Prés.

**Cf. Pièce G du présent dossier : « études nécessaires au projet »**

## **2.2. Mise en compatibilité du PLU de Champagney**

La présente procédure de mise en compatibilité a pour objectif de faire évoluer le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Champagney afin de permettre la réalisation du giratoire.

Le projet de giratoire se situe en zone Naturelle (N) du PLU, et en partie sur un espace boisé classé. Il se trouve également à proximité de zones humides mais n'aura pas d'impact sur celles-ci. Pour autant, il est

<sup>53</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide\\_PLU\\_18\\_03\\_20\\_BD\\_WEB.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_PLU_18_03_20_BD_WEB.pdf)

proposé de faire apparaître au document graphique du PLU de Champagney, une zone humide de fort intérêt non identifiée dans le document.

Le règlement de la zone N du PLU n'est pas incompatible avec le projet de giratoire puisqu'il autorise les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics. La réalisation du projet ne nécessite donc pas de modification du règlement de la zone N.

Concernant l'espace boisé classé impacté par le projet, il sera nécessaire de réduire de 3 548 m<sup>2</sup> cet espace pour la réalisation du giratoire. La réalisation du projet nécessite donc de procéder aux évolutions suivantes :

- **Réduction de l'Espace Boisé Classé (EBC)** dans l'emprise du périmètre de l'opération identifié au règlement graphique du PLU de Champagney.
- **Inscription du secteur de zone humide de fort intérêt** identifié (dans le cadre du projet d'aménagement) au nord du périmètre de l'opération, dans le prolongement du secteur repéré en tant qu'« élément de paysage à préserver : zone humide » dans le règlement graphique en vigueur, au titre des articles L151-23 et R151-43-5.
- **Inscription du secteur de la doline**, pour partie en zone humide, au titre de l'article R151-31 du code de l'urbanisme. Ceci en continuité du classement par le PLU de Champagney au titre du R123-11-b (article abrogé par décret du 28/12/2015, repris par Art. R151-31).

### **3. Evolution des documents graphiques et écrits des PLU**

Il est proposé de faire évoluer les règlements écrits et graphiques des PLU de Chemaudin et Vaux (secteur Vaux-les-Prés) et Champagney avec les éléments ci-dessus présentés.

#### **3.1. Modification du PLU de Chemaudin et Vaux (secteur Vaux-les-Prés)**

##### **Proposition de modification du règlement écrit**

La réalisation du projet nécessite une modification du règlement de la zone N. Cette adaptation consiste en la création d'un secteur « Nv » expressément réservée à une aire de grand passage qui prévoit que :

*« Dans le secteur Nv, seuls les aménagements et installations nécessaires à l'aire de grand passage sont autorisés ».*

Les dispositions générales du règlement de la zone N ainsi que l'article N-2 sont modifiés pour intégrer ce nouveau secteur.

De plus, l'article N-6 concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques est également modifié afin de prévoir qu'en secteur Nv, l'implantation des aménagements et installations doit respecter le recul imposé et figurant au document graphique en application de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme et de l'étude réalisée.

Les modifications apportées sont présentées dans les extraits d'avant/après ci-après.

## Extrait du règlement écrit en vigueur :

### **ZONE N**

*Elle se compose des zones naturelles et forestières à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels et des paysages.*

*Les appendices a, ar, concernent respectivement le secteur du château et le périmètre réservé à l'archéologie.*

*L'indice -i porte sur le secteur inondable du bord de ruisseau. L'ensemble du secteur inondable est ainsi classé en zone naturelle inondable : N-i*

#### SECTION 1- NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Rappels:

##### 1 - Sont soumis à autorisation

- a- L'édification de clôtures autres que celles liées à des activités agricoles
- b- Les installations et travaux divers conformément aux articles R 442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- c- Les coupes et abattages d'arbres dans les espaces boisés classés figurant au plan sauf dans le cas des dispenses prévues par l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme et l'arrêté préfectoral du 12 mai 1978.

2 - Dans les espaces boisés classés reportés sur les documents graphiques les demandes d'autorisation de défrichement sont irrecevables (article L 130.1 du Code de l'Urbanisme).

3 - Dans les espaces boisés non classés au POS, mais soumis à la législation du défrichement en application du Code Forestier, les défrichements sont soumis à autorisation.

##### Article N-1 : Occupations et utilisations du sol interdites

1. Toutes occupations et utilisations du sol non admises à l'article N-2.
2. En secteurs Nar, et N-i, tout aménagement ou édification est interdit.

##### Article N-2: Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Toutes occupations et utilisations du sol sont formellement interdites, à l'exception des infrastructures nécessaires :

1. au captage et traitement des eaux potables,
2. au traitement des eaux usées,
3. au traitement et stockage des déchets collectifs (végétaux et matériaux inertes),
4. aux équipements et aménagements publics de loisirs ou de tourisme si leur implantation est compatible avec la protection de l'environnement, à condition qu'ils soient à plus de 20 mètres des espaces boisés classés
5. aux carrières.
6. à l'extension limitée des bâtiments existants quel qu'en soit l'usage
7. en secteur Na aux installations sportives et leurs annexes, aux orangeries ou serres, à condition qu'ils soient à plus de 20 mètres des espaces boisés classés sauf piscines et cabanons de jardin

[...]

##### Article N-6: Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Pour les constructions autorisées, un recul de 35 mètres est imposé par rapport à l'axe de la déviation d'Audeux: RD67.

## Proposition de modification du règlement écrit

### ZONE N

[...]

Les appendices a, ar et v concernent respectivement le secteur du château, le périmètre réservé à l'archéologie et le secteur de l'aire de grand passage.

[...]

Article N-2 : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Toutes occupations et utilisations du sol sont formellement interdites, à l'exception des infrastructures nécessaires :

[...]

8. en secteur Nv, aux aménagements et installations nécessaires à l'une aire de grand passage.

Article N-6 : l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

[...]

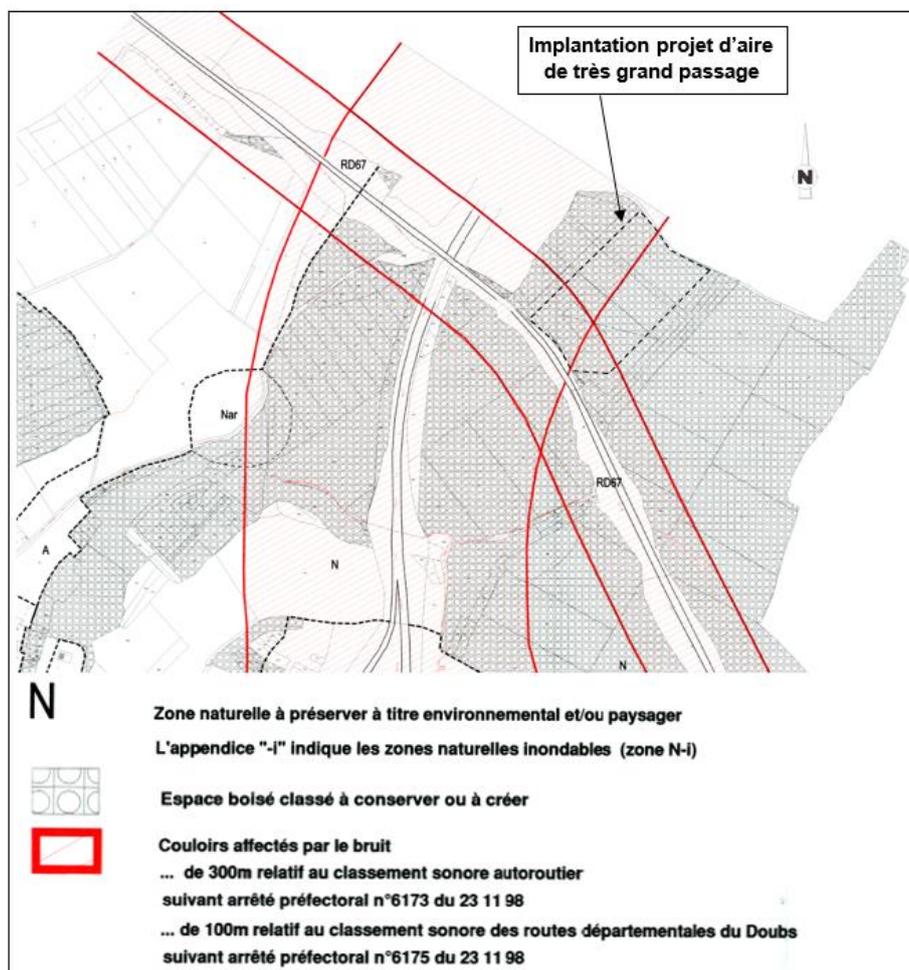
Dans le secteur Nv, l'implantation des aménagements et installations doit respecter le recul imposé et figurant au document graphique.

## Proposition de modification du document graphique

- Matérialisation d'un secteur Nv réservé à l'implantation du projet d'aire de grand passage.
- Réduction de l'Espace Boisé Classé (EBC) correspondant au secteur Nv.
- Modification de la bande d'inconstructibilité des 75 mètres aux abords de la RD67 afin de s'adapter aux besoins d'accès et d'implantation de l'aire de grand passage. Cette modification au document graphique se traduit par une réduction de la marge de recul des 75 mètres à proximité du projet d'aire de grand passage.

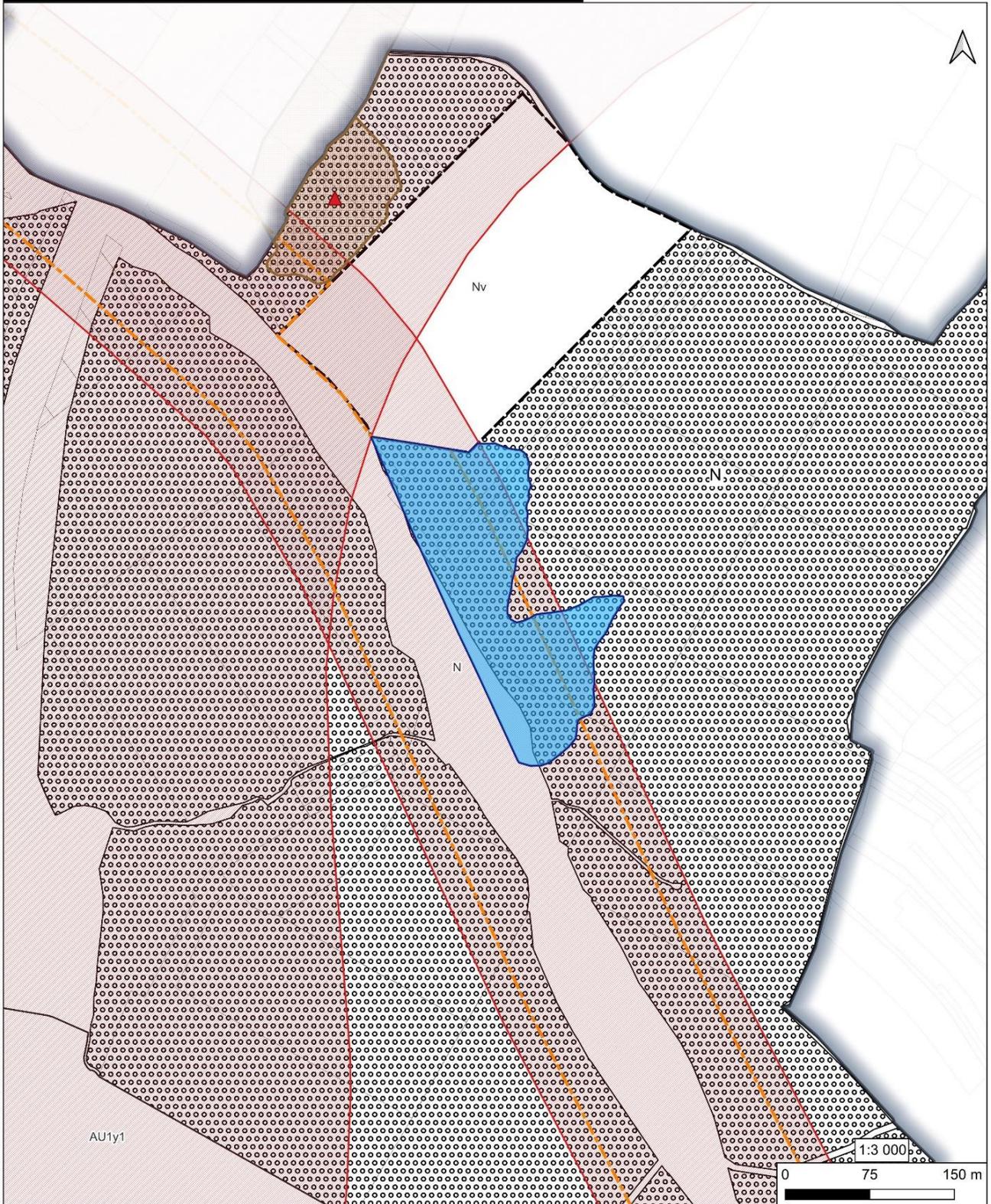
Il est également proposé que les zones humides identifiées dans le cadre de l'élaboration du projet qui ont été évitées ainsi que le secteur de la doline, puissent être repérées au PLU.

### EXTRAIT DU DOCUMENT GRAPHIQUE DU PLU DE VAUX-LES-PRES EN VIGUEUR



PROPOSITION DE MODIFICATION DU DOCUMENT GRAPHIQUE

Règlement graphique - Vaux-les-Prés - Aire de grand passage



Légende

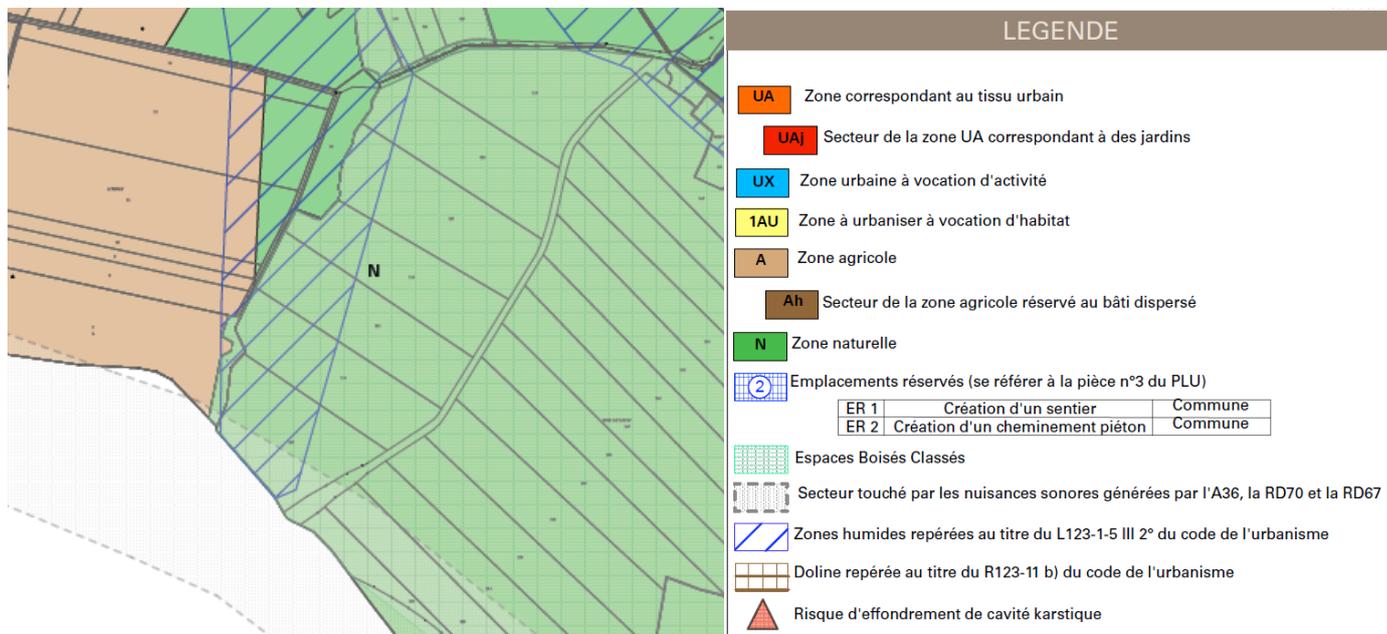
-  RD67 Bande 75m adapté à l'aire de grand passage
-  Couloirs affectés par le bruit : 300 m pour l'A36 et 100 m pour la RD67
-  Espace boisé classé au titre des articles L113-1 et R151-31 du code de l'urbanisme
-  Sous-secteur Nv : aire de très grand passage (périmètre d'opération)
-  Commune Vaux-les-Prés
-  Eléments de paysage, sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation : Zones humides au titre des articles L151-23 et R151-43-5° du code de l'urbanisme
-  Périmètres d'inconstructibilité autour des dolines au titre de l'article R151-31 du code de l'urbanisme
-  Risque d'effondrement de cavité karstique

### 3.2. Modification du PLU de Champagny

#### Proposition de modification du document graphique

- Réduction de l'Espace Boisé Classé (EBC) dans l'emprise du périmètre de l'opération.
- Inscription du secteur de zone humide de fort intérêt identifié (dans le cadre du projet d'aménagement) au nord du périmètre de l'opération, dans le prolongement du secteur repéré en tant qu'« élément de paysage à préserver : zone humide » dans le règlement graphique en vigueur, au titre des articles L151-23 et R151-43-5°.

#### EXTRAIT DU DOCUMENT GRAPHIQUE DU PLU DE CHAMPAGNEY EN VIGUEUR



#### DOCUMENT GRAPHIQUE APRES MISE EN COMPATIBILITE



## **C. ANALYSE DU PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE AVEC LES PADD DES PLUS ET LES DOCUMENTS D'URBANISME SUPERIEUR**

### **1. Le respect des orientations des PADD**

#### **1.1. Le PADD du PLU de Vaux-les-Près**

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.

Le PADD du PLU de Vaux-les-Près s'articule autour des objectifs suivants, qui visent à « poursuivre le développement de Vaux-les-Près à l'articulation de deux contextes, l'agglomération bisontine et le village de Vaux-les-Près » :

- situer le projet d'aménagement dans une perspective à long terme,
- construire le projet dans le contexte de l'agglomération bisontine,
- maîtriser le développement et la diversification de l'habitat,
- localiser le développement,
- assurer une bonne greffe du secteur dit « Devant le Château »,
- intégrer les contraintes liées à l'environnement,
- préserver les autres espaces du plateau,
- préserver les espaces agricoles situés dans le compartiment ouest du territoire,
- protéger les espaces naturels soumis au champ des inondations,
- maintenir l'unité architecturale du village ancien.

Les dispositions spécifiques décrites au PADD ne concernent pas le secteur d'implantation du projet d'aire de grand passage.

Les objectifs concernent plus précisément, le développement entre le village ancien et la zone d'activités, les espaces ouverts dits « Château Devant », la préservation des espaces du plateau au sud du secteur urbanisé, la préservation des terres agricoles localisées à l'ouest du territoire, les zones soumises à l'expansion des crues, le village ancien.

L'aménagement du site, en limite nord-est du territoire communal et dans un secteur boisé et agricole ne remet pas en cause les perspectives de développement de la commune.

Le PADD ne fait pas état de dispositions vis-à-vis de l'accueil des gens du voyage.

Le projet d'aire de grand passage répond à un enjeu supra communal à l'échelle du Grand Besançon Métropole. Il vise à la mise en œuvre de l'action 5 du Plan Local de l'Habitat (PLH) du Grand Besançon 2024–2029 visant à assurer l'accueil des gens du voyage par la mise en place d'équipements dédiés.

Le projet intègre les contraintes liées à l'environnement.

Les modifications nécessaires à la mise en œuvre du projet ne sont pas contraires ou ne remettent pas en cause l'objectif de poursuivre le développement de Vaux-les-Près tel que défini au PADD.

**La mise en compatibilité du PLU, permettant la réalisation de l'aire de grand passage, est compatible avec les objectifs définis par le PADD. Le projet est sans incidence sur le PADD du PLU.**

## **1.2. Le PADD du PLU de Champagney**

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement, dans le respect des objectifs et des principes des articles L.101-2 et L.151-5 du Code de l'Urbanisme.

Le PADD du PLU de Champagney se décline autour de 7 orientations générales.

L'aménagement projeté est plus particulièrement concerné par **l'orientation générale d'aménagement « Protection des espaces naturels, agricoles et forestiers »**.

### **Un réseau écologique fonctionnel**

La RD67 et la RD233 constituent des barrières écologiques importantes qui contraignent le passage de la faune d'un massif forestier à l'autre.

Le réaménagement du carrefour existant par la création d'un giratoire n'aura pas de nouvelle emprise notable sur le milieu naturel. La création d'un giratoire a pour objectif la sécurisation du carrefour existant. Il permettra une diminution des vitesses et la limitation du risque d'accident.

Le projet ne créera pas de nouvel obstacle pour la faune.

L'écoulement temporaire présent au nord du projet sera préservé.

Le secteur de zone humide identifié par le PLU au titre des éléments de paysage à préserver au nord de l'intersection ne sera pas impacté par le projet de giratoire (évitement - hors emprise projet).

Le projet aura cependant un impact résiduel sur les zones humides de plus faible intérêt associées à la route existante.

Le projet de giratoire implique une faible augmentation de la surface imperméabilisée de la plateforme routière. Les eaux de ruissellement seront comme actuellement gérées par infiltration au niveau de fossés enherbés.

### **Préserver le patrimoine paysager**

Le projet concerne un réaménagement du carrefour existant en secteur boisé. Il n'aura pas d'incidence notable sur la préservation du paysage.

### **Protection des espaces agricoles**

Le projet ne consomme pas d'espace agricole. Il est sans incidence sur les parcelles agricoles et leur exploitation. Le projet ne porte pas atteinte aux autres orientations générales, qui concernent :

- l'aménagement,
- le développement économique,
- les équipements,
- les transports et les déplacements : inciter à l'utilisation de mode de déplacement doux (concerne la RD70).

Les modifications nécessaires à la mise en œuvre du projet ne sont pas contraires ou ne remettent pas en cause l'objectif de poursuivre le développement de Champagney tel que défini au PADD et ne va pas à l'encontre des objectifs de protection définis par le PADD.

**La mise en compatibilité du PLU, permettant la réalisation du giratoire, ne contrarie aucune des orientations générales du PADD et ne porte pas atteinte à son économie générale.**

## **2. L'analyse de la compatibilité du projet avec le SCOT Besançon cœur Franche-Comté**

Les PLU doivent être compatibles avec les orientations et les objectifs du Document d'orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT.

Le SCoT de l'agglomération bisontine, désormais dénommé SCoT Besançon Cœur Franche-Comté, a été approuvé le 14 décembre 2011. Une procédure de révision de ce document a été prescrite en 2017 et est toujours en cours pour intégrer les enjeux du réchauffement climatique, de la révolution numérique et des réformes institutionnelles dans la perspective de faire du SCoT un territoire résilient, sachant s'adapter aux évolutions à l'œuvre ou à venir, pour le bien-être de ses habitants.

Le projet d'Aire de grand passage présente un enjeu supra communal à l'échelle du Grand Besançon Métropole.

La commune de Chemaudin et Vaux appartient à « l'armature territoriale de Saint-Vit » et constitue un « secteur structurant ».

L'aménagement projeté va dans le sens du document d'orientations générales du SCoT en vigueur qui indique dans son « Orientation II : Construire un territoire au service d'un projet de société ; point 2 : Répondre aux besoins en matière d'habitat » :

### **Accueillir les gens du voyage**

- **Les collectivités respecteront les obligations de réalisation des solutions d'accueil pouvant découler du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.**

## **3. La compatibilité avec le PLH du Grand Besançon 2024-2029**

Le Plan Local de l'Habitat (PLH) du Grand Besançon 2024-2029 a été adopté en conseil communautaire le 14 décembre 2023.

Le projet d'aire de grand passage est concerné par l'orientation « Recréer des parcours résidentiels complets » du programme d'action du PLH. Il est inscrit dans l'action 5 :

<b>Action</b>	<b>Action 5 : Assurer l'accueil des Gens du Voyage par la mise en place d'équipements dédiés</b>
 <b>Objectifs stratégiques</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Améliorer les conditions de vie des Gens du Voyage, qu'ils soient voyageurs ou en voie de sédentarisation.</li><li>• Mettre en œuvre les actions du Schéma d'accueil et d'habitat des Gens du Voyage du Doubs.</li><li>• Accompagner la lutte contre les stationnements illicites.</li></ul>

**La mise en compatibilité des PLU va dans le sens de l'orientation « Recréer des parcours résidentiels complets » du PLH en répondant à l'action 5 visant à assurer l'accueil des gens du voyage par la mise en place d'équipements dédiés.**

## **D. ANALYSE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU SUR L'ENVIRONNEMENT**

Dans le cadre de la mise en compatibilité des PLU de Vaux-les-Prés et Champagny pour la réalisation de l'aire de grand passage des gens du voyage, le Grand Besançon Métropole a mené une démarche d'évaluation environnementale. Cette dernière permet d'analyser les impacts potentiels du projet de mise en compatibilité sur l'environnement et de proposer des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) des impacts négatifs.

Les principales incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine pouvant être attendues suite à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et les mesures ERC qui seront prises, sont décrites dans les rapports environnementaux des PLU de Vaux-les-Prés et Champagny présents au dossier.

Concernant le projet d'implantation de l'aire sur le territoire de Chemaudin et Vaux, ces incidences sont décrites paragraphe 6 page 113 du rapport environnemental du PLU de Vaux-les-Prés, et concernant le giratoire sur la commune de Champagny, ces incidences sont décrites page 72 du rapport environnemental du PLU de Champagny.

Le projet a été élaboré par Grand Besançon Métropole avec mise en œuvre de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC). Ceci dans l'objectif de limiter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.

Les principales mesures qui seront mises en œuvre sont synthétisées dans les résumés non techniques à la fin de chaque rapport environnemental des PLU.

### **Concernant les incidences environnementales principales du projet d'aire de grand passage sur la commune de Chemaudin et Vaux**

#### **- Absence de nécessité de réaliser une dérogation espèce protégée**

Les expertises écologiques menées sur le site du projet d'AGP (cf. état initial paragraphe 5.6 page 70) soulignent les enjeux du secteur d'étude avec la présence d'espèces protégées.

L'expertise amphibien montre que des incidences potentielles sont attendues sur les continuités écologiques, vis-à-vis de ce groupe faunistique. De plus, il a été porté à connaissance du Préfet que le projet se situe sur l'aire d'influence d'une population de sonneurs à ventres jaunes.

En conséquence, Grand Besançon Métropole a mené une expertise spécifique complémentaire vis-à-vis du sonneur à ventre jaune.

**Cf. Pièce G du présent dossier : « études nécessaires au projet »**

L'étude a conclu, au vu des résultats des prospections terrain et de la modélisation : « nous considérons que le projet n'a pas d'impact significatif sur l'espèce et qu'il n'est pas soumis à l'obtention d'une dérogation au titre des espèces protégées (articles L411-1 et 2 du code de l'environnement) ».

**Les expertises écologiques n'ont pas identifié d'impact significatif du projet sur les espèces protégées recensées (avec mise en œuvre des mesures d'évitement).**

Avec la mise en œuvre des mesures d'évitement et d'accompagnement définies par les différentes expertises écologiques menées, il est considéré que le projet n'a pas d'impact significatif sur les espèces protégées ou leur habitat.

**Il n'apparaît pas soumis à demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées et de leur habitat en application des articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement.**

## - Etude sur la présence du sonneur à ventre jaune

Compte tenu de l'enjeu identifié vis-à-vis du crapaud sonneur à ventre jaune, Grand Besançon Métropole a souhaité mener une expertise spécifique complémentaire vis-à-vis de l'espèce.

### **Cf. Pièce G du présent dossier : « études nécessaires au projet »**

L'état du fonctionnement écologique après réalisation du projet a été modélisé en considérant un projet hermétique ne laissant pas de crapaud traverser.

L'expertise sonneur à ventre jaune conclut, au vu des résultats des prospections terrain et de la modélisation que, **le projet n'a pas d'impact significatif sur l'espèce, et par extension sur les amphibiens.**

L'AGP sera rendue hermétique à la traversée par les amphibiens par la mise en place d'une barrière étanche aux amphibiens sur son pourtour. Des mesures d'accompagnement seront mises en œuvre pour favoriser la circulation et l'hibernation du crapaud sonneur à ventre jaune, et plus largement des amphibiens, en périphérie du projet.

Les mesures d'accompagnement concernant le sonneur à ventre jaune sont décrites page 129 du rapport environnemental de Vaux-les-Prés.

### **Concernant les incidences environnementales principales du projet de giratoire sur la commune de Champagney**

#### - Présence humide

Une zone humide présentant un fort intérêt est identifiée au nord (forêt de frênes et d'aulnes à laiche), dans le prolongement de la zone identifiée au PLU. Elle est associée à l'écoulement intermittent présent au nord du chemin forestier.

Afin d'assurer sa préservation, il est proposé que ce secteur de zone humide identifié dans le cadre de l'élaboration du projet qui a été évité, puisse être repéré au PLU.

L'implantation du projet a été étudiée afin d'éviter toute emprise sur la zone humide. Le dimensionnement des talus sera optimisé afin d'en limiter l'emprise.

**Les dispositions techniques seront mises en œuvre afin d'éviter toute emprise sur la zone humide de fort intérêt écologique présente en contrebas du chemin forestier.**

Cependant, la géométrie de l'intersection et de l'ouvrage à réaliser ne permettent pas l'évitement spatial de l'ensemble des zones humides identifiées.

**Le projet aura un impact résiduel avec la destruction d'environ 364 m<sup>2</sup> de zone humide d'intérêt faible à moyen liées à l'ouvrage existant (« zones humides ordinaires »).**

L'impact direct et permanent concernera environ (surfaces cartographiques) :

- 144 m<sup>2</sup> de zone humide d'intérêt « faible (lié à l'ouvrage existant) »,
- 220 m<sup>2</sup> de zone humide d'intérêt « moyen (partiellement lié à l'ouvrage existant) ».

Les deux secteurs de zones humides impactés sont liés à la gestion actuelle des eaux de ruissellement de la voirie existante par infiltration au niveau des fossés enherbés.

Le projet conservera ce principe de gestion des ruissellements à l'origine de la présence des zones humides.

A l'échelle du projet global (AGP et travaux connexes de création d'un giratoire), l'impact sur les zones humides concerne une surface inférieure au seuil de 1 000 m<sup>2</sup>. Le projet n'est pas soumis à déclaration au titre de la rubrique 3.3.1.0 de la nomenclature loi sur l'eau (art. R214-1 code de l'environnement).

L'évaluation environnementale réalisée sur la mise en compatibilité de chaque PLU pour le projet d'aire de grand passage sera soumise à l'avis de l'Autorité Environnementale qui rendra sa réponse dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier. Cet avis sera ensuite versé à l'enquête publique.

## Concernant les mesures d'évitement pendant les travaux

Des mesures d'évitement seront prises en période de travaux.

L'expertise n'a pas montré de reproduction avérée sur le site.

Cependant, afin d'éviter tout risque de destruction d'espèce, le phasage des travaux pour les abattages d'arbres sera adapté afin de prendre en compte les périodes de reproduction et de nidification des chiroptères et de l'avifaune nicheuse. Les travaux seront réalisés en dehors des périodes sensibles pour les espèces présentes. Pour réduire l'impact sur l'avifaune, les travaux de déboisement doivent être réalisés hors période de sensibilité, c'est-à-dire entre le mois de septembre et le mois de mars. A cette période, il n'y a pas de nidification et les individus sont mobiles. Cette adaptation permettra d'éviter, ou du moins de réduire, les potentielles destructions d'individus.

Pour les chiroptères les périodes de moindre sensibilité sont en septembre-octobre et mars-avril.

Le calendrier suivant indique les périodes favorables pour les abattages d'arbres avec prise en compte des chiroptères et de l'avifaune nicheuse.

