

République Française
Département du Doubs
Communes de Besançon et Beure

oooooOOOooooo

ENQUETE PUBLIQUE
portant sur la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau
relative au projet d'aménagement de la RN 57
sur la section comprise entre les Boulevards à Besançon et la commune de Beure

OooooooooOOOOOOOOooooooooo

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Ce jour, vingt-deux novembre deux mil vingt-quatre,

Nous soussigné,

Patrick THOMAS, commissaire enquêteur désigné par décision E24000059/25 signée le 19 septembre 2024 par Madame Cathy SCHMERBER, Présidente du Tribunal Administratif de Besançon,

Vu l'article R 123-18 du Code de l'environnement,

Vu l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale susmentionnée,

Vu le contenu des observations recueillies,

Disons présenter un bilan de la participation du public, suivi d'une analyse thématique des observations.

BILAN de la PARTICIPATION du PUBLIC

L'enquête publique, ouverte du lundi 21 octobre 2024 à partir de 9h00 au jeudi 21 novembre 2024 à 17h00, soit durant 32 jours consécutifs s'est déroulée selon toutes les modalités prévues et annoncées dans l'arrêté d'organisation d'enquête du préfet du Doubs en date du 25 septembre 2024, sans aucun incident ou dysfonctionnement. Elle a ainsi offert au public toutes les conditions favorables à une expression libre et éclairée.

La participation s'établit à :

- ☞ 206 observations sur le registre électronique.
- ☞ 2 observations sur le registre d'enquête de Besançon.
- ☞ 3 observations sur le registre d'enquête de Beure.

Soit un **TOTAL de 211 contributions**

Il me semble utile de préciser que certaines observations émanant de contributeurs apparemment différents développent le même argumentaire ou un argumentaire proche, ce qui traduit manifestement une propension de certaines personnes à se livrer à du « copier-coller », ce qui ne remet toutefois pas en cause, à mon sens, la sincérité de leur opinion.

A noter également que les statistiques issues du registre dématérialisé dédié à l'enquête démontrent l'intérêt du public. En effet, 2776 visiteurs ont consulté le site et 1750 téléchargements ont été effectués.

Nota : En accord avec le Maître d'Ouvrage, les copies papiers des 211 observations ne sont pas jointes au présent procès-verbal de synthèse car il a eu connaissance de chacune d'elles du fait qu'il a pris soin de recueillir personnellement une copie intégrale des observations électroniques ainsi que des pièces jointes et que je lui ai remis sous format dématérialisé une copie intégrale des observations des registres papiers de Besançon et Beure et des documents annexés.

ANALYSE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS

PREAMBULE :

Après une lecture minutieuse et attentive de chacune des observations recueillies ainsi que des éventuelles pièces jointes, **j'ai constaté que de nombreux rédacteurs n'ont pas cerné précisément le champ de la présente enquête qui concerne, il convient de le rappeler, une demande d'autorisation environnementale, mais qu'ils ont contribué comme s'il s'agissait d'une nouvelle enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet¹**

Cependant, je mesure la difficulté pour de nombreux contributeurs de circonscrire leur observation aux thématiques concernant spécifiquement la demande d'autorisation environnementale. Aussi et par respect envers le public, mon analyse thématique prend en compte toutes les observations, en différenciant toutefois celles que je considère en lien direct avec la présente enquête et celles que j'estime y être étrangères.

En conséquence, mon analyse thématique des observations sera articulée en deux volets, respectivement intitulés : « Thèmes apparaissant en lien avec la demande d'autorisation environnementale » et « Thèmes concernant le projet, mais n'apparaissant pas en lien avec la demande d'autorisation environnementale ».

Le premier volet de l'analyse thématique (chapitre 1) pourra utilement servir de support à la rédaction du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage.

Quant au second volet (chapitre2), s'il me semble utile que le pétitionnaire en prenne connaissance pour le cas échéant faire évoluer le projet sans toutefois en compromettre l'économie générale, il ne m'apparaît pas nécessiter une réponse, vu qu'il ne concerne pas l'objet de l'enquête mais l'opportunité du projet quant aux choix retenus et leurs conséquences, ce qui a donné lieu à une précédente consultation du public lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique². Néanmoins, le Maître d'Ouvrage conserve bien évidemment la liberté de répondre s'il le juge opportun.

¹ le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté du préfet du Doubs en date du 30 novembre 2022.

² l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée au printemps 2022.

CHAPITRE 1 :

Thèmes apparaissant en lien avec la demande d'autorisation environnementale

Vu que l'autorisation environnementale est une autorisation au titre de la loi sur l'eau qui emporte une demande de dérogation espèces protégées, une demande d'autorisation de défrichement et une demande d'autorisation de travaux en sites protégés, les thèmes que j'ai retenus pour ce premier chapitre concernent bien évidemment ces quatre volets. Cependant, vu que l'autorisation environnementale susmentionnée est liée à un projet nécessitant une étude d'impact et que cette dernière doit prendre en compte les impacts sur la santé et l'environnement, j'estime utile de prendre également en considération les observations concernant la santé ainsi que celles en lien avec des composantes environnementales non incluses dans les 4 volets spécifiques de l'autorisation environnementale.

En conséquence, l'analyse thématique portera sur les 4 volets de l'autorisation environnementale, en l'espèce le volet loi sur l'eau (§1.1), le volet espèces protégées (§1.2), le volet défrichement (§1.3) et le volet sites protégés (§1.4), mais aussi sur la santé humaine (§1.5), ainsi que sur le réchauffement climatique et l'artificialisation des sols (§1.6).

1.1. Sur le volet loi sur l'eau

a) Points négatifs évoqués :

1. Le volet « loi sur l'eau » du dossier est à considérer comme incomplet vu que certains éléments dont les impacts sont loin d'être négligeables sont manquants. Il s'agit :
 - ☞ des photographies des coupes lithologiques des sondages dans le volet "zones humides" ;
 - ☞ des éléments relatifs aux travaux qui nécessitent des validations car elles relèveraient de propositions des entreprises, non connues à ce jour (ex : création de l'exutoire dans le Doubs, l'isolation, le pompage, les dispositifs de décantation/filtration, les modalités de réalisation des piles en lit mineurs du Doubs -coulage du béton de blindage-, le retrait des anciennes piles de pont dans le Doubs, l'ensemble des travaux réalisés au niveau des tabliers, l'emplacement des estacades sur les zones humides ou pas etc.).
2. L'imperméabilisation des sols induite par le projet accentuera le risque d'inondation ; l'imperméabilisation d'une bonne partie des 8,5 ha d'habitats naturels et semi-naturels amplifiera la circulation hydraulique ; les dispositifs de collecte des eaux risquent d'être saturés en raison de l'augmentation des précipitations dues au changement climatique qui n'ont pas été modélisées ; les mesures de compensation de l'artificialisation par du reboisement ne constituent en aucun cas une « désartificialisation » de zones artificialisées.
3. La construction d'un viaduc routier et d'une passerelle modes actifs ne se fera pas sans des impacts importants sur le lit mineur du Doubs lors des travaux et par la suite sur le long terme (Nota : ce point s'appuie sur un avis du CNPN).
4. Les mesures de compensation dédiées aux impacts sur le milieu aquatique sont inexistantes.

b) Points positifs évoqués :

1. Le projet assurera le recueil et le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée et traitera efficacement les éventuelles pollutions accidentelles.
2. Certains aménagements bénéficieront à la station d'épuration de Port Douvot.
3. Le projet n'aura pas d'impact sur les zones humides.

1.2. Sur le volet dérogation espèces protégées

A noter que de nombreuses, pour ne pas dire la quasi-totalité des observations dont est issue la synthèse ci-dessous, ne font pas expressément référence aux espèces protégées. Toutefois, j'estime que ces dernières pourraient néanmoins être concernées par certaines des remarques ou propositions émises. C'est pourquoi j'ai jugé opportun de lier ces dernières au volet « dérogation espèces protégées » de l'autorisation environnementale.

a) *Points négatifs évoqués :*

1. Concernant les études préalables au projet :

- ☞ Un manque de sérieux de l'étude d'impact est évoqué.
- ☞ Une mauvaise méthodologie sur certains volets de la biodiversité est dénoncée ; il est précisé que la méthodologie utilisée pour déterminer l'enjeu de conservation est incohérente (l'accenteur mouchet est relégué au niveau faible alors qu'il est quasi menacé au niveau régional ; les zones humides sont également classées à un niveau faible, sous prétexte qu'elles sont déjà dégradées (obs. RE37)).
- ☞ Une mauvaise appréciation de l'enjeu de conservation des hérissons est signalée car cet enjeu est indiqué comme « faible » alors que depuis le COP16 sur la biodiversité, le hérisson est considéré comme une espèce quasi menacée.
- ☞ Des espèces pourraient ne pas avoir été prises en compte (ex : certains amphibiens -sap-)

2. Concernant les mesures d'évitement et de compensation :

- ☞ Des doutes sont émis sur l'application prioritaire des mesures d'évitement, ainsi que sur la pertinence et l'efficacité des mesures de compensation et de suivi (ex : piège photo volé, pas de plaques pour évaluer le nombre de serpents, rien sur les batraciens, totale méconnaissance des nécessités des espèces piscicoles...(obs. RE7)).
- ☞ Les reboisements ou protections écologiques prévus ne peuvent compenser la destruction d'habitats spécifiques, notamment pour les espèces locales.

3. Concernant les continuités écologiques et les passages à faune :

- ☞ Le projet impacte la continuité écologique entre la Roche d'Or et la ZNIEFF.
- ☞ Les passages à faune sont inopérants ; le passage sous la chaussée (Chemin de Montoille) est un passage routier multifonctionnel qui ne mérite pas, en conséquence, le qualificatif de passage à faune.

b) *Points positifs évoqués*

1. Concernant les études préalables :

- ☞ Le projet bénéficie d'études environnementales de qualité, qui prennent bien en compte les impacts.

2. Concernant les impacts du projet :

- ☞ Le projet n'aura qu'un impact très limité sur les espaces naturels ou semi-naturels et aucun sur les sites Natura 2000.

3. Concernant l'amélioration des fonctions écologiques :

- ☞ Les nouveaux bassins de traitement des eaux s'avèrent utiles à la faune.
- ☞ Des passages sont conçus pour la petite et la grande faune, ce qui évite une rupture de couloirs écologiques, contribue à la préservation de la biodiversité locale et réduit le risque de blessures ou mortalité par collision.
- ☞ Les plantations de haies et autres restaurations de milieux naturels semblent bien adaptées aux enjeux environnementaux.

c) Propositions visant à améliorer la prise en compte de l'impact environnemental

1. Apporter des précisions sur les emprises fines des zones de circulation, stockage et aménagement à une échelle lisible pour les impacts environnementaux (notamment précisions sur les caractéristiques techniques des bassins de traitement et écrêtement).
2. Procéder à une végétalisation des abords à l'aide d'essences végétales d'origines locale et autochtone.
3. Mettre en place des échappatoires à faune au droit des bassins de traitement, ainsi que des éléments assurant leur transparence aux déplacements de la petite faune, à l'instar des bassins d'écrêtement.
4. Prévoir des aménagements connexes, tels que nichoirs à avifaune (pour harle bièvre, moineau, mésange...), à chiroptères (non réalisés alors qu'il y a une suppression d'un gîte identifié...) ou hibernaculum favorables aux reptiles (ex : valorisation d'une partie des matériaux générés par le chantier en plaçant des tas de pierre de gros diamètre à proximité des bassins d'écrêtement...).

1.3. Sur le volet défrichement

1. Est dénoncée la destruction de 3ha d'arbres et de haies.

1.4. Sur le volet sites protégés

a) Points négatifs évoqués

1. Avec la voirie surdimensionnée projetée, traversante et bordée de hauts murs, il n'y a aucune insertion paysagère possible.
2. Le site de la Roche d'Or sera défiguré.

b) Points positifs évoqués

1. Le projet ne remet pas en cause l'esthétique et l'insertion paysagère, mais les met en valeur.

c) Propositions émises

1. Afin de réduire l'impact paysager, les abords directs devront être soignés et une attention particulière devra être portée à l'entretien qu'ils nécessiteront ; les délaissés routiers devront être effacés et les ouvrages induits intégrés (bassins de rétention des eaux pluviales, talus).

1.5. Sur la santé humaine (pollution, impact acoustique)

a) *Points négatifs évoqués*

1. Le projet renforcera la pollution, notamment en raison d'une augmentation de la vitesse autorisée de 50 à 70 km/h, ainsi que du trafic de transit induit ; il va à l'encontre des conclusions du rapport du Haut Conseil au Climat ; les niveaux de pollution de l'air ne sont pas interprétés en prenant les valeurs de référence de l'OMS, lesquelles sont plus strictes que les normes européennes.
2. Le projet va accroître les nuisances sonores ; il est déploré que des écrans acoustiques ne soient pas prévus dans le secteur de Beure et que des études de vibrations, pourtant promises lors de la concertation de 2017, n'ont pas été réalisées.
3. L'impact de la circulation des poids lourds sur la santé et la sécurité est sous-évalué.

b) *Points positifs évoqués*

1. Le projet aura un impact positif sur qualité de vie des riverains, usagers et travailleurs de l'agglomération (réduction des nuisances sonores ; diminution de la pollution ; amélioration de la sécurité).
2. Le projet évitera les itinéraires de substitution, source de dangers et de pollution.
3. La réduction des embouteillages autour des zones d'activités économiques est de nature à améliorer les conditions de travail et ainsi réduire l'impact environnemental lié aux transports.

c) *Propositions émises*

1. Faire respecter la limitation de vitesse de 70 km/h prévue (gage de limitation de la pollution, des nuisances sonores et des dangers) car le profil des voies sont ceux d'une voie à 110 km/h, ce qui est incitatif aux excès de vitesse.
2. Prévoir des écrans acoustiques au niveau des giratoires et des viaducs de franchissement.

d) *Revendications à caractère personnel*

Observation n°2 du registre de Beure : M. Denis TATTU demande l'installation d'un écran anti-bruit protégeant son habitation sise 30 Chemin des Vallières (côté pair) à Besançon car l'étude d'impact a mesuré 106 db à proximité.

Observation n°57 du registre électronique : Anonyme : une personne demeurant à Beure en aval du projet, dénonce les nuisances sonores qu'il constate dans son habitation, pourtant située en retrait des 90m qui positionnent les points de mesures acoustiques. Face à la probabilité d'une augmentation de l'impact acoustique, qui devra donner lieu à des mesures d'évitement après travaux, il demande à ce que le pétitionnaire anticipe et prévoie d'ores et déjà un renforcement des protections acoustiques en direction de Beure.

1.6. Sur l'environnement (le réchauffement climatique et l'artificialisation des sols).

a) Points négatifs évoqués

1. Le projet, considéré comme incitatif à une augmentation du trafic routier, est également présenté comme étant non adapté au réchauffement climatique car pourvoyeur de CO2 et générateur d'une artificialisation des sols. Il va donc à l'encontre de la nécessaire transition écologique qui dicte de limiter la circulation, notamment celle des camions.
2. La prise en compte d'hypothèses d'un trafic routier plus important pour l'appréciation des gaz à effet de serre (GES), du bruit, de la pollution de l'air fait défaut.
3. Les mesures de réduction des GES en phase chantier semblent insuffisantes.

b) Points positifs évoqués

1. Le projet a été pensé dès le départ en intégrant les enjeux environnementaux, avec l'utilisation de matériaux à faible empreinte carbone.

c) Propositions émises

1. Utiliser du « bitume écologique » (sap) afin de limiter l'artificialisation des sols.
2. Créer des zones tampons végétalisées (sap).

1.7. Sur des insuffisances ou incohérences au dossier

1. Des défauts de cohérence dans certains des documents présentés pour l'enquête relative à l'autorisation environnementale sont mentionnés (cf. Obs RE 190) et notamment :
 - ☞ la présentation schématique du demi-échangeur des Vallières de la page 25 (présence d'un giratoire) et celui de la page 32 (carrefour à feux) ;
 - ☞ Les représentations visuelles du trafic à l'horizon 2045 calquées sur l'orthophoto de l'aménagement existant, auquel a été ajouté le viaduc enjambant le Doubs, mais sans que n'y figure l'échangeur de Champ Melin et avec la présence des 2 giratoires côté Beure (dont 1 ne figure pas sur le plan de la page 23) ;
 - ☞ Des plans globaux ou détaillés avec côté Beure tantôt 1 giratoire, tantôt 2 giratoires ;

Nota : Il me semble utile de préciser que dans le cadres des observations et propositions émises, la Ligue pour la Protection des Oiseaux Bourgogne Franche-Comté (obs. RE17) dit se tenir à disposition du Maître d'Ouvrage et Madame le maire de Besançon mentionne (obs. 1 et 2 registre papier de Besançon) qu'elle souhaite qu'un travail très précis soit conduit entre ses services et la DREAL afin d'améliorer au maximum le projet.

CHAPITRE 2 :

Thèmes concernant le projet, mais n'apparaissant pas en lien avec la demande d'autorisation environnementale

2.1. Sur les infrastructures projetées et le trafic induit

a) Les points négatifs évoqués

1. Concernant le caractère clivant du projet :

- ☞ Le tracé, assimilable à une « autoroute urbaine » reliant le Benelux à la Suisse, est considéré comme inapproprié car il traverse la ville et isole des quartiers (notamment celui de Planoise) et ne mérite pas le nom de « contournement » ; le projet est caractérisé par un déséquilibre très important entre un trafic de transit favorisé et une desserte locale défavorisée.

2. Concernant le trafic induit :

- ☞ La fluidité offerte par le nouvel aménagement sera source d'attractivité pour le trafic en général et le trafic poids lourds de transit en particulier qui quitteront l'autoroute pour emprunter la RN57 puis la RN83 et inversement. Cette situation sera génératrice d'une augmentation de la circulation, tant sur le contournement que sur la RN83, et amènera à nouveau à des engorgements à terme. Les désengorgements que les nouveaux aménagements permettront ne seront pas pérennes en raison d'un trafic induit qui ne fera qu'augmenter (est notamment cité le « paradoxe de Braess »).
- ☞ Une fluidification du trafic sur l'emprise du projet reportera les bouchons ailleurs (ex : côte de Larnod), d'autant plus qu'elle encouragera l'étalement urbain (une facilité d'accès à Besançon peut inciter à vivre de plus en plus loin de la ville).
- ☞ Le document de présentation du projet ne montre pas de carte de simulation de trafic dans le cas où le projet serait réalisé et en intégrant le trafic induit.

3. Concernant l'évolution du trafic :

- ☞ Le projet est considéré comme étant « d'un autre temps » car la place de la voiture va se réduire à l'avenir ; les chiffres sur l'évolution du trafic sont contestables (les projections des flux circulatoires annoncés à l'horizon 2045 pourraient se révéler complètement fausses notamment si le plan de mobilités -PDM- de Grand Besançon Métropole est respecté).
- ☞ Une politique volontariste de réduction des places de parking disponibles serait incitative à la diminution du trafic.

4. Concernant les aménagements cyclables :

- ☞ Les voies cyclables sont inadaptées ; la passerelle sur le Doubs est à améliorer ; le projet manque de précision sur les aménagements cyclables prévus ; la cohabitation bus/vélo, proposée au projet sur certaines voies n'est pas opportune en termes de sécurité.
- ☞ La pratique du vélo est complètement sous-estimée.

5. Concernant les ronds-points :

- ☞ Le nouveau rond-point s'ajoutant sur la rue de dole ne résout nullement un point de congestion fréquent qui se situe au tourne à gauche vers la rue de l'Oratoire.
- ☞ Le flux entre Planoise est Beure est contraint de passer par deux ronds-points supplémentaires ce qui pourrait avoir un impact négatif sur les délais d'intervention des véhicules prioritaires.

b) les points positifs évoqués

1. Concernant l'offre multimodale :

- ☞ Le projet présente un intérêt pour les transports en commun (renforcement de la capacité et de la régularité).
- ☞ Le projet favorise les mobilités douces (infrastructures dédiées adaptées).

2. Concernant la circulation des voitures et poids-lourds :

- ☞ Le projet, qui concerne une route de dimension nationale et européenne, est présenté comme nécessaire et à réaliser rapidement car il concilie les attentes quotidiennes des usagers de la route et des riverains, lesquels souffrent des congestions récurrentes que connaît ce tronçon.
- ☞ Les nouvelles infrastructures et aménagements permettront une amélioration de la sécurité (bandes d'arrêt d'urgence ; mise aux normes des échangeurs).
- ☞ La fluidification du trafic conduira à une réduction, voire une suppression des nombreux itinéraires de « shunts » impactant des voiries non adaptées.
- ☞ La création de points de contrôle pour les poids lourds permettra de réguler le trafic des camions, en particulier ceux qui n'ont pas vocation à traverser ce secteur, et ainsi de limiter leur impact négatif.
- ☞ Partant du constat que la part modale de la voiture n'a baissé que de 1,3 % au cours des 13 dernières années, il apparaît difficile de voir la disparition rapide des embouteillages sur ce tronçon de la voie de contournement, sachant par ailleurs que 80 % des déplacements concernent la desserte locale et 20 % du transit, ce qui plaide pour la réalisation du projet.

3. Concernant les accès à des lieux culturels et de soins :

- ☞ le projet facilitera l'accès au parc des expositions et des congrès Micropolis ainsi qu'aux 3 hôpitaux de l'agglomération bisontine.

2.2. Sur des considérations politiques économiques et financières

a) les points négatifs évoqués

- 1- Le projet est qualifié d'aberration économique ; son coût, par ailleurs sous-estimé, est bien trop élevé ; la répartition des financements entre les divers contributeurs et leur capacité à assumer la dépense sont floues ; les aménagements induits ne semblent pas précisément définis ni chiffrés.
- 2- L'argent public consacré au projet bénéficiera au trafic PL Benelux-Milan.
- 3- Le projet constitue une incitation à l'exode journalier de travailleurs locaux vers la Suisse.

b) les points positifs évoqués

1. Un tiers du coût du projet est consacré aux aménagements des transports en commun, aux modes doux et aux mesures compensatoires.
2. Le projet offrira un gain de temps et d'argent pour les entreprises locales, ce qui le rend crucial pour le développement des entreprises industrielles locales et pour assurer un accès fluide aux zones d'activités stratégiques ; il contribuera à soutenir la compétitivité et à renforcer l'attractivité du territoire pour les entreprises, dans un contexte de mobilité accrue.

2.3. Sur les insuffisances de certaines études et erreurs relevées

1. L'augmentation de la circulation induite sur la RN83 en raison de la future attractivité du contournement de Besançon, notamment pour le trafic poids lourds de transit, n'est pas pris en compte dans le dossier ; est déplorée l'inexistence d'une modélisation de circulation future sans le projet mais avec une interdiction de circulation des PL en provenance ou à destination de la RN83. Cette étude aurait pu confirmer ou infirmer la nécessité du projet ; des doutes sont émis sur la pertinence et la fiabilité des projections de trafic.
2. L'impact de la phase travaux est insuffisamment documentée car ils risquent de durer 10 ans (seulement 6 années annoncées dans l'étude d'impact).
3. Les documents versés à l'enquête n'informent pas sur le détail du financement des travaux entre diffuseur de Planoise et Beure.
4. Une erreur graphique apparaît sur le plan général du projet (p20 étude d'impact) concernant une voie qui descend des Mercureaux vers la RN83 (obs. RE107)

2.4. Sur les alternatives au projet et les propositions visant à l'améliorer

a) Alternatives au projet

Certaines mesures sont présentées comme pouvant être de nature à rendre inutile le projet car elles stopperaient ou limiteraient les congestions constatées. Il est ainsi souhaité, voire demandé, par une réaffectation ou non des 130 millions du projet :

1. Un développement d'une offre de mobilités alternatives satisfaisante de nature à éviter la dépendance à la voiture et aux camions. Sont attendus :
 - ☞ Un accroissement des aménagements pour modes doux (ex : voie cyclable bidirectionnelle par la côte de Morre) et de mesures incitatives à les utiliser.
 - ☞ Une évolution et une amélioration de l'offre de transports en commun (ex : agrandir des parkings en périphérie de la ville avec mise en place de navettes de bus, notamment aux heures de pointe ; assurer la gratuité des parkings relais et des transports en commun dans le périmètre de Grand Besançon Métropole ; créer une halte ferroviaire près du CHU ; assurer des interconnexions judicieuses avec les TER).
 - ☞ Des mesures favorisant le recours au covoiturage (parkings relais à adapter aux besoins comme par exemple les parkings relais de Planoise, Larnaud, Morre/Lavèze).
 - ☞ Le développement du ferroutage.
2. Une réflexion sur une révision de certains choix économiques concernant :
 - ☞ La mise en œuvre d'une politique d'emplois locaux limitant les déplacements.
 - ☞ L'opportunité de l'implantation des lieux de stockage au regard de la facilité de desserte.

3. Une nouvelle gestion du trafic poids lourds en transit et en particulier :

- ☞ L'abandon du choix politique du « tout camion ».
- ☞ L'interdiction par les pouvoirs publics de tout trafic PL de transit sur la RN83 pendant 6 mois (ce qui permettrait d'évaluer l'impact de ce trafic spécifique sur les engorgements et ainsi savoir si le projet est nécessaire ou non).
- ☞ La limitation des horaires de circulation des camions ainsi qu'une séparation des trafics locaux et internationaux.
- ☞ Une déviation des poids lourds (hors transit local) par la voie des Mercureaux, puis la RD104 pour éviter Beure et Larnod ; une modification du jalonnement sur la RN57 à l'entrée Nord de l'agglomération, en indiquant Dole/Dijon dès l'échangeur du Sablier (à Ecole-Valentin) pour faire transiter les camions via la RD75 (shuntant ainsi l'échangeur de St Ferjeux).

4. Une responsabilisation des automobilistes

5. Un recours à un projet alternatif :

- ☞ Il est regretté qu'un projet alternatif étudié par l'urbaniste Benoît Rauch en 2013-2014 n'ait pas été retenu car il est centré sur la RN57, évite des « mélanges » avec les flux de desserte locale et améliorera la situation sur le temps long (document illustratif annexé à obs. RN193).

b) Propositions d'amélioration du projet

Nota : certaines propositions d'amélioration du projet se « télescopent » parfois avec des propositions considérées par le public comme étant de nature à rendre inutile le projet (cf. paragraphe précédent « a »).

1. Propositions portant sur des mesures concernant les poids-lourds :

- ☞ Interdire le trafic PL en transit sur le contournement et la RN83 (les rediriger vers l'autoroute) ; une proposition est émise pour identifier les PL en transit en comparant les immatriculations relevées en sortie d'autoroute à celles relevées en entrée.
- ☞ Etudier des solutions pour sécuriser les trajets des PL en amont des points sensibles de la RN57.

2. Propositions portant sur l'offre de transport en commun afin de limiter le trafic routier :

- ☞ Développer une offre performante en termes de transports en commun entre des parkings relais et le centre-ville.
- ☞ Coordonner les horaires des divers transports en commun pour aboutir à une offre qui satisfasse les personnes résidant hors de Besançon.
- ☞ Réserver la RN 83 aux transports en commun et au covoiturage aux heures de pointe.

3. Propositions concernant le maillage urbain :

- ☞ Mettre en œuvre des dispositions techniques pour que la circulation de desserte et de maillage de la ville retrouve sa place, (seuls 20% des véhicules parcourent l'ensemble de cette section) et que la circulation des transports collectifs soit facilitée.

4. Propositions concernant les modes doux :

- ☞ Séparer les voies modes doux d'un usage piéton et vélo.

- ☞ Dimensionner les aménagements à 3,5m minimum (voire 4m) pour les voies cyclables bidirectionnelles ;
 - ☞ Envisager une passerelle en encorbellement ;
 - ☞ Assurer la continuité des voies cyclables sur le futur rond-point de Beure et proposer des remédiations (obs. RE140) sur les échangeurs de Saint-Ferjeux et Micropolis.
 - ☞ Examiner attentivement les raccordements à la rue de Dole en direction du centre-ville et à la passerelle entre Micropolis et Planoise afin de s'assurer la bonne continuité et la visibilité des différents itinéraires.
5. Propositions en lien avec le secteur industriel :
- ☞ Aménager des accès directs reliant la RN57 aux principales zones d'activités du bassin de Besançon, ce qui présente un intérêt en termes d'accessibilité renforcée, de fluidité et de réduction des coûts logistiques.
 - ☞ Développer des partenariats avec les entreprises et les administrations pour instaurer des plans de déplacements, covoiturage, multi-modularité ; désynchroniser les temps de travail.
 - ☞ Intégrer des bornes de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides destinés au transport de marchandises sur des aires dédiées.
6. Propositions concernant le Centre des Congrès Micropolis :
- ☞ Suite à une vive inquiétude concernant l'absence de parkings suffisants aux abords de Micropolis (sont évoquées 124 places actuellement existantes qui seront supprimées et environ 600 places « spontanées » qui sont illicites mais répondent à un réel besoin), il est demandé une compensation en termes d'offre de places de stationnement en lien avec le Centre de congrès du département, au risque de le condamner.
 - ☞ La solution d'une entrée par la rue Mouras semble insuffisamment étudiée. Il est demandé de nouvelles simulations de trafic, notamment en entrées-sorties pour les grandes manifestations.
7. Propositions en lien avec la phase travaux :
- Des inquiétudes sont manifestées sur la durée des phases de travaux qui impacteront pendant de nombreuses années la circulation tant sur le secteur du projet que sur l'ensemble de la ville. En raison de cette probable et durable embolisation de Grand Besançon, il est demandé :
- ☞ que soit réalisée une étude globale sur la gestion des situations de congestions routières durant la période des travaux ;
 - ☞ que soit élaboré un plan de circulation très précis et phasé sur un périmètre élargi (à étudier en amont et à présenter aux territoires traversés) ; qu'une analyse des causes des importants problèmes de circulation routière autour et au sein de l'agglomération soit réalisée, ce qui constitue un préalable indispensable pour adapter au mieux le plan de circulation pendant les travaux.
8. Proposition en lien avec la rue de Terre Rouge et rue des Mottes :
- ☞ Des inquiétudes sont manifestées sur le risque de circulation accrue rue de Terre Rouge et rue des Mottes (observations RE40, RE44 et RE103) ; il est proposé que la rue de Terre Rouge soit coupée avant la ZA, juste avant l'accès au laboratoire CBM25.

2.5. Sur les revendications à caractère personnel et questions diverses

Observation n°1 du registre de Beure : M. Jacques CHEVALLIER conteste le tracé de la voie vélo passant devant son domicile sis 34 Chemin des Vallières (côté pair) et propose une inflexion du tracé. Souhaite un nouveau contact avec le Maître d'Ouvrage pour trouver une solution.

Observation n°1 et 2 du registre de Besançon : Mme le maire de Besançon mentionne :

- ☞ que des régularisations sont à effectuer dans le cadre des acquisitions foncières car d'importantes surfaces de terrain appartenant toujours à la ville de Besançon se situent sous les emprises de l'actuelle RN57 ; ces surfaces sont à racheter par l'Etat à la ville de Besançon.
- ☞ que les différentes opérations d'achat ou de mise à dispositions de parcelles de la ville soient présentées et discutées rapidement ;
- ☞ que soient rapidement présentées les conditions précises de rétrocessions d'ouvrages et d'entretien des espaces réalisés (gestion et entretien des espaces verts réalisés dans le cadre du projet).

CLOTURE du PROCES-VERBAL

Vu l'article R 123-18 du Code de l'environnement, nous prions le porteur du projet, en l'espèce la DREAL Bourgogne – Franche-Comté de bien vouloir nous adresser un mémoire en réponse dans un délai de 15 jours, soit avant le 8 décembre 2024.

Rappelons que nous souhaitons que ce mémoire réponde aux points évoqués au chapitre 1 de l'analyse thématique. S'agissant du chapitre 2, qui ne concerne pas spécifiquement des thématiques concernant l'autorisation environnementale, le pétitionnaire n'aura à répondre que s'il le juge opportun.

Fait et clos le 22 novembre 2024

Patrick **THOMAS**



Commissaire enquêteur

Remis le : 22/11/2024

à : BESANÇON

Signature : **Le chef de projet,**



Stéphane FEUVRIER

MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE AU PV DE SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
1. THEMES APPARAISSANT EN LIEN AVEC LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	5
1.1. SUR LE VOLET LOI SUR L'EAU	5
1.1.1. <i>Points négatifs évoqués</i>	5
1.1.2. <i>Points positifs évoqués</i>	8
1.2. SUR LE VOLET DEROGATION ESPECES PROTEGEES	8
1.2.1. <i>Points négatifs évoqués</i>	8
1.2.2. <i>Points positifs évoqués</i>	12
1.2.3. <i>Propositions visant à améliorer la prise en compte de l'impact environnemental</i>	13
1.3. SUR LE VOLET DEFRICHEMENT	13
1.4. SUR LE VOLET SITES PROTEGES.....	14
1.4.1. <i>Points négatifs évoqués</i>	14
1.4.2. <i>Points positifs évoqués</i>	15
1.4.3. <i>Propositions émises</i>	15
1.5. SUR LA SANTE HUMAINE (POLLUTION, IMPACT ACOUSTIQUE)	15
1.5.1. <i>Points négatifs évoqués</i>	15
1.5.2. <i>Points positifs évoqués</i>	16
1.5.3. <i>Propositions émises</i>	17
1.5.4. <i>Revendications à caractère personnel</i>	18
1.6. SUR L'ENVIRONNEMENT (LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET L'ARTIFICIALISATION DES SOLS).....	18

1.6.1. <i>Points négatifs évoqués</i>	18
1.6.2. <i>Points positifs évoqués</i>	21
1.6.3. <i>Propositions émises</i>	21
1.7. SUR DES INSUFFISANCES OU INCOHERENCES DU DOSSIER.....	21

2. THEMES CONCERNANT LE PROJET, MAIS N'APPARAISSANT PAS EN LIEN AVEC LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	23
2.1. SUR LES INFRASTRUCTURES PROJETEES ET LE TRAFIC INDUIT	23
2.1.1. <i>Les points négatifs évoqués</i>	23
2.1.2. <i>les points positifs évoqués</i>	27
2.2. SUR DES CONSIDERATIONS POLITIQUES ECONOMIQUES ET FINANCIERES	28
2.2.1. <i>Les points négatifs évoqués</i>	28
2.2.2. <i>Les points positifs évoqués</i>	28
2.3. SUR LES INSUFFISANCES DE CERTAINES ETUDES ET ERREURS RELEVees	29
2.4. SUR LES ALTERNATIVES AU PROJET ET LES PROPOSITIONS VISANT A L'AMELIORER	29
2.4.1. <i>Alternatives au projet</i>	29
2.4.2. <i>Propositions d'amélioration du projet</i>	31
2.5. SUR LES REVENDICATIONS A CARACTERE PERSONNEL ET QUESTIONS DIVERSES	33

PREAMBULE

Le dossier d'autorisation environnementale du projet d'aménagement de la section de la RN57 comprise entre les « Boulevards » et Beure a été déposé par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté le 3 novembre 2023.

Par courrier en date du 11 septembre 2024, la Direction Départementale des Territoires du Doubs – service instructeur - a considéré le dossier complet et régulier et a proposé à Monsieur le Préfet du Doubs la mise à l'enquête publique du dossier.

Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon a désigné un commissaire enquêteur par la décision E24000059/25 du 19 septembre 2024.

Conformément à l'arrêté du Préfet du Doubs n°Préfecture-DCICT-BCEEP-2024-09-25-00001 en date du 25 septembre 2024, l'enquête publique s'est tenue du 21 octobre 2024 à 9h00 au 21 novembre 2024 à 17h00, soit pendant 32 jours.

Le 22 novembre 2024, le commissaire enquêteur a remis au maître d'ouvrage son procès-verbal rapportant le bilan de la participation du public ainsi que son analyse thématique des observations.

L'objet du présent mémoire en réponse est d'apporter au commissaire enquêteur les réponses aux observations formulées par le public. Pour une lecture plus aisée, le document est présenté sous forme d'une analyse thématique. L'organisation des thématiques et les thèmes développés sont les mêmes que ceux identifiés par le commissaire enquêteur dans son procès-verbal.

C'est sur la base des observations formulées par le public et des réponses apportées par le maître d'ouvrage dans le présent mémoire que le commissaire enquêteur pourra établir son rapport et rendre ses conclusions motivées.

1. THEMES APPARAISSANT EN LIEN AVEC LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

1.1. SUR LE VOLET LOI SUR L'EAU

1.1.1. POINTS NEGATIFS EVOQUES

1. Complétude du volet « loi sur l'eau » du dossier

- **Le volet « loi sur l'eau » du dossier est à considérer comme incomplet vu que certains éléments dont les impacts sont loin d'être négligeables sont manquants. Il s'agit :**
 - **des photographies des coupes lithologiques des sondages dans le volet "zones humides" ;**
 - **des éléments relatifs aux travaux qui nécessitent des validations car elles relèveraient de propositions des entreprises, non connues à ce jour (ex : création de l'exutoire dans le Doubs, l'isolation, le pompage, les dispositifs de décantation/filtration, les modalités de réalisation des piles en lit mineurs du Doubs -coulage du béton de blindage-, le retrait des anciennes piles de pont dans le Doubs, l'ensemble des travaux réalisés au niveau des tabliers, l'emplacement des estacades sur les zones humides ou pas etc.).**

En préambule, il est nécessaire de rappeler que le dossier initialement déposé par la DREAL a fait l'objet d'une demande de compléments par le service instructeur, et que la DREAL a ensuite déposé un dossier complété. **Dans son rapport de fin de phase d'examen daté du 11 septembre 2024, le service instructeur « considère que le dossier est complet et régulier et propose sa mise à l'enquête ».**

Concernant spécifiquement les photographies des coupes lithologiques des sondages dans le volet « zones humides », celles-ci sont disponibles et sont jointes en annexe au présent mémoire en réponse.

Concernant les éléments relatifs aux travaux dans le lit mineur du Doubs : ces avis semblent se baser sur la demande de complément émise le 27/02/2024 par le service instructeur lors du dépôt du dossier initial par la DREAL (pièce 6 du tome 3 du dossier soumis à enquête). Or, pour donner suite à cette demande, **le dossier d'enquête a été complété par la DREAL avec des éléments décrivant les travaux en lit mineur du Doubs, ainsi que les mesures de préservation du milieu aquatique durant les travaux (paragraphe 1.2 pages 10 à 41 du volet « Eau et milieux aquatiques », pièce 3 du tome 1).** Il est nécessaire de signaler qu'au stade d'élaboration du dossier d'autorisation environnementale (niveau Avant-Projet), il n'est pas encore possible de disposer des modes opératoires précis et détaillés d'intervention des entreprises de travaux, qui ne sont pas encore retenues. En effet, dans le cadre du phasage des travaux retenu par les cofinanceurs, les travaux dans le lit mineur du Doubs démarreront au plus tôt en 2028. **Une description des différentes hypothèses de réalisation des travaux apparaît dans le dossier, ainsi que les mesures de préservation du milieu aquatique que les entreprises devront respecter impérativement. Sur cette base, les entreprises établiront une méthodologie précise et détaillée, qui reposera sur les dernières innovations et savoir-faire (et non pas sur des procédures anciennes qui auraient été déployées sur d'autres chantiers). Ainsi, le service instructeur a indiqué dans son rapport de phase d'examen que**

« la validation définitive des aspects concernés sera établie par la DDT après transmission par le pétitionnaire deux mois avant l'exécution des travaux des dispositions détaillées de leur réalisation ». Cette disposition est de nature à assurer que les modes opératoires précis proposés par les entreprises seront bien soumis à la validation du service de police de l'eau, tout en permettant de disposer des dernières innovations en la matière lors de la réalisation des travaux.

2. Imperméabilisation et artificialisation des sols

- **L'imperméabilisation des sols induite par le projet accentuera le risque d'inondation ; l'imperméabilisation d'une bonne partie des 8,5 ha d'habitats naturels et semi-naturels amplifiera la circulation hydraulique ; les dispositifs de collecte des eaux risquent d'être saturés en raison de l'augmentation des précipitations dues au changement climatique qui n'ont pas été modélisées ; les mesures de compensation de l'artificialisation par du reboisement ne constituent en aucun cas une « désartificialisation » de zones artificialisées.**

A l'heure actuelle, les surfaces imperméabilisées de la RN57 ont effectivement un impact sur les risques d'inondation puisque les eaux pluviales qui s'écoulent sur la chaussée vont directement s'écouler dans le milieu naturel adjacent, ou vont grossir les eaux recueillies par le réseau unitaire de la ville. Le projet prévoit la mise en œuvre d'un système de recueil et de traitement des eaux de chaussée, conçu de manière à ce que le projet n'aggrave aucunement le risque d'inondation. C'est pour cette raison qu'en plus des bassins de traitement des pollutions **sont prévus des bassins d'écrêtement des eaux, afin que le débit rejeté dans le milieu naturel soit inférieur au débit du rejet qu'il y avait avant l'aménagement de la RN57.** En ce sens, le projet vient nettement améliorer la situation actuelle et n'accroît aucunement le risque d'inondation.

Le dimensionnement du réseau de recueil, traitement et écrêtement des eaux a été réalisé sur la base du Guide technique Assainissement routier édité par le Sétra (service d'Etudes techniques des routes et autoroutes) en octobre 2006, documentation technique de référence la plus récente. Suivant les recommandations de ce guide, **les dispositifs d'assainissement des eaux pluviales de voiries ont été dimensionnés pour une période de retour de 10 ans. Une vérification a été faite pour voir si les dispositifs de collecte permettent le recueil des eaux pluviales pour une période de retour de 30 ans : à cette occurrence, les voies de circulation ne sont pas inondées. Les bassins d'écrêtement assurent quant à eux l'écrêtement des eaux jusqu'à la pluie cinquantennale, c'est-à-dire que le volume de rétention est dimensionné pour une pluie de période de retour de 50 ans.**

L'objectif du « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050 a été confirmé par la loi Climat et Résilience d'août 2021. Il est inscrit dans le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) de Bourgogne-Franche-Comté. Le SRADDET précise en outre que cet objectif sera mis en application à l'échelle des SCOT. Le SCOT est donc l'outil qui permettra de retranscrire cet objectif sur le territoire bisontin. Pour les projets conduisant à l'artificialisation de terres naturelles, agricoles et forestières, le SCOT devra intégrer une analyse du potentiel de compensation de l'imperméabilisation induite. Cette analyse permettra d'identifier les gisements de désimpermeabilisation, dont la mise en œuvre compensera les opérations planifiées. À charge aux territoires ensuite de mener à bien leur stratégie qui portera à la fois sur la reconquête des espaces urbains mais aussi sur l'intensification urbaine. **L'objectif du « zéro artificialisation nette » n'a donc pas vocation à être appliqué dès à présent, ni au coup par coup au gré des projets. L'artificialisation et la compensation ne se réaliseront pas nécessairement au même moment du projet. Le territoire, par sa planification, justifiera de sa stratégie. Ensuite, le stade opérationnel restera à construire et à mettre en œuvre pour atteindre de manière concrète les objectifs visés.**

Ainsi, le SCOT – en cours de révision – devra mettre en œuvre la méthodologie suivante :

- Dans un premier temps, les territoires devront évaluer au plus juste leurs besoins en termes de logements, d'activités, d'équipements. Cette première étape permettra en amont d'éviter une prévision de la consommation d'espace non nécessaire.

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

- Ensuite, une stratégie de construction sans consommer d'espace naturel devra être mise en œuvre en mobilisant les espaces non-bâti au sein de la tache urbaine et en valorisant le bâti existant.
- Enfin, en dernier recours, une fois le renouvellement urbain épuisé, si les objectifs de développement le nécessitent, du foncier sera mobilisé en extension et compensé de ses effets négatifs. Les formes urbaines développées devront par ailleurs être compactes et offrir des espaces extérieurs aux habitants.

3. Impact des travaux en lit mineur

➤ **La construction d'un viaduc routier et d'une passerelle modes actifs ne se fera pas sans des impacts importants sur le lit mineur du Doubs lors des travaux et par la suite sur le long terme (Nota : sur ce point, le contributeur dit s'appuyer sur un avis du CNPN).**

Au regard des impacts potentiels de travaux de construction d'ouvrages d'art franchissant le Doubs, un certain nombre de **mesures de réduction** sont prévues en phase chantier pour la protection du milieu aquatique, parmi lesquelles :

- MR01 – Adaptation du planning des travaux
- MR02 – Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier
- MR03 – Limitation / positionnement adapté des emprises des travaux
- MR05 – Diminution de l'attractivité des emprises pour la faune
- MR07 – Réduire les risques de pollution en phase travaux
- MR08 – Mise en place de dispositifs limitant les pollutions des cours d'eau et des sols
- MR15 – Mesure relative aux travaux dans le Doubs
- MR16 – Limitation des risques d'écrasement pour les amphibiens

Plus spécifiquement, lors de la construction des ouvrages de franchissement du Doubs, **des mesures de réduction particulières** sont décrites dans l'étude d'impact, notamment dans la partie 8.2.4.4 - Effets du projet sur les eaux superficielles et mesures. On peut relever notamment les mesures suivantes :

■ Limiter la pollution accidentelle

Pour limiter le ruissellement pluvial, les surfaces remaniées et les talus de déblais et de remblais seront végétalisés et enherbés le plus rapidement possible après leur réalisation. Les mesures envisagées pour limiter les effets qualitatifs de l'opération sur les eaux superficielles portent sur :

- des mesures organisationnelles permettant de gérer le risque de pollution ;
- la mise en place d'un assainissement provisoire.

■ Mesures organisationnelles et gestion du risque de pollution

Les mesures à mettre en place, afin de prévenir les pollutions, sont les suivantes :

- le stationnement, la vidange, le nettoyage, l'entretien et le ravitaillement des engins seront réalisés sur des emplacements aménagés à cet effet ;
- l'évacuation de produits ou substances par simple déversement dans les cours d'eau sera interdite ;

- la mise en place d'un système de bâche amovible ou de tapis absorbant sous les engins lors de leur ravitaillement en carburant ;
- le stockage des fournitures et produits polluants, ainsi que le nettoyage des toupies, des bennes et pompes à béton seront réalisés au niveau de zones étanches et préalablement définies, ou sur bacs de rétention adaptés, hors des zones sensibles ;
- l'évacuation des déchets, gravats, et résidus suivra la procédure qui sera spécifiquement établie, notamment par l'établissement d'un Schéma Organisationnel pour la Gestion et l'Élimination des Déchets (SOGED) ;
- la formation du personnel à la prévention des risques environnementaux et aux dispositions à prendre en cas d'incident environnemental pour en limiter l'impact ;
- tous les engins seront équipés de kits anti-pollution comprenant des absorbants et des tapis permettant la protection des sols contre toute fuite d'hydrocarbure.

L'ensemble de ces dispositions permettra de réduire l'impact du chantier sur la ressource en eau et de prévenir les risques de pollution accidentelle.

Un schéma d'intervention de chantier en cas de pollution accidentelle sera établi détaillant la procédure à suivre en cas de pollution grave et les moyens d'intervention en cas d'incident (évacuation du matériel ou matériaux à l'origine de la pollution, mise en place de produits absorbants, curage des sols...).

Afin d'intervenir rapidement sur une pollution accidentelle, un matériel spécifique de piégeage des polluants (type produit absorbant, sac de récupération...) sera présent sur le chantier, à disposition des équipes, ainsi que dans les engins de chantier.

■ Mise en place d'un assainissement provisoire

Les ouvrages définitifs de traitement des eaux seront réalisés dans la mesure du possible dès le démarrage des terrassements. En complément, un réseau provisoire de collecte des eaux de ruissellement des plates-formes de chantier, des pistes d'accès et des aires d'installation, sera mis en place dès le démarrage des travaux.

Ainsi, les dispositifs temporaires suivants seront mis en place avant le démarrage des travaux :

- des bassins de décantation provisoires avec dispositif de confinement d'une pollution accidentelle ;
- des fossés de collecte provisoire ;
- un réseau séparatif permettant de dissocier le recueil des eaux de ruissellement du chantier et des eaux de ruissellement du bassin versant naturel ;
- des filtres temporaires (paille, sable, boudins « coco »).

Ces dispositifs temporaires seront déposés en fin de chantier.

Une attention particulière sera portée à la pérennité et à l'efficacité des filtres situés en aval des dispositifs.

Afin de préserver la qualité des eaux, le rejet de toute substance polluante, qu'il soit superficiel ou par infiltration, est interdit. Les rejets directs dans les cours d'eau et talwegs d'eaux de ruissellement issues du chantier seront proscrits.

■ Limiter le déversement des matières en suspension

Les mesures mises en place afin de prévenir le déversement de matières en suspension dans les écoulements superficiels sont similaires à celles relatives à la pollution accidentelle.

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

La mise en place d'un assainissement provisoire permettra de restituer les eaux de ruissellement au milieu naturel avec un débit et une charge en matières en suspension maîtrisés. Un suivi régulier de l'entretien des dispositifs d'assainissement provisoire sera assuré.

Les mesures suivantes seront mises en œuvre, entretenues et respectées tout au long du chantier :

- un dispositif de collecte des eaux avec ouvrages de filtrage/décantation sera mis en œuvre avant le démarrage des travaux afin de traiter les eaux de chantier avant leurs rejets dans le milieu extérieur en privilégiant un rejet en dehors des milieux sensibles.

- la période de terrassement et de mise à nu des surfaces du projet est réduite au maximum ; pour limiter l'envol des poussières et le dépôt dans l'environnement du chantier, un arrosage régulier des zones décapées est prévu, surtout en période sèche et ventée. Les eaux de ruissellement éventuel dues à ces arrosages sont dirigées vers le système de récupération et de traitement des eaux de ruissellement des zones de chantier.

- les eaux de pompage des batardeaux ne présentent pas de risque de pollution pour le milieu. Par sécurité et pour éviter de remettre des matières en suspension dans le Doubs, les eaux transiteront dans des bacs de décantation avant rejet vers le Doubs.

- pendant toute la durée des travaux, les mesures suivantes seront mises en œuvre et contrôlées pour réduire les risques de pollution accidentelle des eaux :

- le nettoyage, l'entretien, la réparation des engins et du matériel, le stockage des matériaux non inertes se font exclusivement dans des aires réservées à cet effet : plate-forme étanche avec recueil des eaux et des lixiviats dans un bassin, puis pompage et transport vers un centre de traitement agréé ou transit dans un séparateur d'hydrocarbures. Ces aires sont circonscrites par un fossé permettant de piéger les éventuels déversements de substances nocives et seront implantées en dehors de toute zone écologique sensible ou inondable ;

- les huiles usagées et les liquides hydrauliques sont récupérés, stockés dans des réservoirs étanches et évacués au fur et à mesure pour être retraités dans un lieu approprié et conforme à la réglementation en vigueur ;

- la présence de kits anti-pollution dans tous les engins travaillant sur le site ;

- il est interdit de laisser tout produit, toxique ou polluant sur site en dehors des heures de travaux, évitant ainsi tout risque de dispersion nocturne, qu'elle soit d'origine criminelle (vandalisme) ou accidentelle (perturbation climatique, renversement) ;

- tous les déchets de chantier sont évacués, traités selon une filière autorisée et feront l'objet d'un suivi.

■ Prise en compte de la navigation

Afin de ne pas gêner la navigation sur le Doubs, les travaux seront réalisés, en évitant des interruptions en haute saison, des mois d'avril à octobre inclus. Si des coupures sont indispensables, elles pourront se faire durant la période de chômage annuelle. En tous les cas, le calage des périodes de travaux impactant potentiellement la navigation s'effectuera en étroite concertation avec Voies Navigables de France (VNF).

Afin d'assurer de la validité des mesures proposées et conformément à l'article L.122-3 du Code de l'environnement, les mesures de réduction et d'accompagnement listées ci-dessus sont également couplées à un dispositif de suivi et d'évaluation destiné à assurer leur bonne mise en œuvre et à garantir la réussite des actions prévues (partie 11 de l'étude d'impact) :

- MS01 - Suivi écologique de chantier ;

- MS03 - Suivi relatif au risque de crues du Doubs ;

- MS04 – Suivi de la qualité des eaux du Doubs

■ Compensation des impacts des ouvrages de franchissement du Doubs

Après la prise en compte des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement précitées, les niveaux d'impact de la construction des ouvrages de franchissement du Doubs est le suivant :

- En phase travaux : le niveau d'impact résiduel est négligeable sur les habitats et la faune aquatiques ainsi que sur les continuités écologiques. Il est également négligeable sur les eaux souterraines et superficielles. Ce niveau d'impact ne nécessite donc pas de mesure compensatoire.

- En phase exploitation : le niveau d'impact résiduel est nul ou négligeable pour la faune, les habitats et la flore, les continuités écologiques. Il est qualifié de faible pour les risques naturels, et sur ce seul aspect, une mesure de compensation est prévue : il s'agit de la compensation d'un volume de 1228 m³ remblai en zone inondable, décrite au paragraphe 8.3.5.1 de l'étude d'impact.

4. Mesures de compensation des impacts sur le milieu aquatique

➤ Les mesures de compensation dédiées aux impacts sur le milieu aquatique sont inexistantes.

Il est nécessaire de rappeler la méthodologie d'élaboration d'une étude d'impact, basée sur la séquence « Eviter, Réduire, Compenser (ERC) » : elle a pour objectif d'éviter 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 mesures d'évitement portant sur le milieu aquatique sont décrites dans l'étude d'impact (partie 7) :

- MEAC1 : Evitement des berges et de la zone inondable du Doubs pour le positionnement de l'échangeur entre la RN57, la RN83 et la route de Lyon ;
- MEAC3 : Evitement des habitats remarquables et notamment des trois mares identifiées dans la zone d'étude ;
- MEAC4 : Repositionnement des bassins de traitement et d'écrêtement (BR3) des eaux pluviales routières en-dehors de l'habitat du Cuivré des marais situé sur une prairie mésophile en bordure du Doubs ;
- MEGE1 : Localisation des bases-vies et des installations de chantier en-dehors des zones sensibles ;
- METE3 : Non-utilisation de produits phytosanitaires pour protéger la ressource en eau et les milieux ;
- METE4 : Conception des ouvrages de franchissement du Doubs de manière à éviter tout impact sur les zones humides au bord du Doubs et à minimiser leur impact hydraulique.

Les mesures de réduction en phase chantier portant sur le milieu aquatique sont décrites dans l'étude d'impact (partie 8) :

- MR01 – Adaptation du planning des travaux
- MR02 – Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier
- MR03 – Limitation / positionnement adapté des emprises des travaux
- MR05 – Diminution de l'attractivité des emprises pour la faune
- MR07 – Réduire les risques de pollution en phase travaux
- MR08 – Mise en place de dispositifs limitant les pollutions des cours d'eau et des sols
- MR15 – Mesure relative aux travaux dans le Doubs
- MR16 – Limitation des risques d'écrasement pour les amphibiens

Les mesures de réduction en phase exploitation portant sur le milieu aquatique sont décrites dans l'étude d'impact (partie 8) :

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

- MR17 – Mise en place de clôtures limitant l'accès à l'infrastructure pour la faune
- MR19 – Aménagement des bassins d'écrêtement
- Mise en place d'un système de recueil et de traitement des eaux de la plateforme routière permettant de lutter contre la pollution chronique ou accidentelle de la ressource en eau,
- Rétablissement des écoulements extérieurs, qui peuvent être traversés ou interceptés par la route,
- Déconnexion du bassin versant n°1-Emmaüs de la station d'épuration de Port Douvot afin de contribuer à sa désaturation.

Des mesures d'accompagnement sont également prévues (partie 8) :

- MA01 – Aménagements pour les chauves-souris et le Harle bièvre ;
- MA02 – Aménagement de la voie des Mercureaux pour les Salamandres tachetées

Afin d'assurer de la validité des mesures proposées et conformément à l'article L.122-3 du Code de l'environnement, les mesures de réduction et d'accompagnement listées ci-dessus sont également couplées à un dispositif de suivi et d'évaluation destiné à assurer leur bonne mise en œuvre et à garantir la réussite des actions prévues (partie 11 de l'étude d'impact) :

- MS01 - Suivi écologique de chantier ;
- MS03 - Suivi relatif au risque de crues du Doubs ;
- MS04 – Suivi de la qualité des eaux du Doubs

Après la prise en compte des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement précitées, les niveaux d'impact du projet sur les thématiques en lien avec le milieu aquatique sont les suivants :

- En phase travaux : le niveau d'impact résiduel est négligeable sur les habitats et la faune aquatiques ainsi que sur les continuités écologiques. Il est également négligeable sur les eaux souterraines et superficielles. Ce niveau d'impact ne nécessite donc pas de mesure compensatoire.
- En phase exploitation : le niveau d'impact résiduel est positif, nul ou négligeable pour la faune, les habitats et la flore, les continuités écologiques. Il est positif pour les eaux souterraines et superficielles. Il est qualifié de faible pour les risques naturels, et sur ce seul aspect, une mesure de compensation est prévue : il s'agit de la compensation d'un volume de 1228 m³ remblai en zone inondable, décrite au paragraphe 8.3.5.1 de l'étude d'impact.

1.1.2. POINTS POSITIFS EVOQUES

- **Le projet assurera le recueil et le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée et traitera efficacement les éventuelles pollutions accidentelles.**

Actuellement, les eaux pluviales de ruissellement sur la RN57 entre les « Boulevards » et Beure se rejettent sans traitement dans le milieu naturel. Le projet va ainsi être l'occasion de mettre en place un réseau de collecte et de traitement des eaux de chaussée permettant de protéger les ressources en eau souterraine et superficielle. Ces aménagements permettront d'éliminer les éléments polluants issus des gaz d'échappement des véhicules, des fuites de fluides et de l'usure des véhicules des eaux de chaussée avant le rejet dans le milieu naturel. Ils permettront également de gérer les pollutions accidentelles (déversement de substances polluantes lors d'un accident, comme des hydrocarbures ou autres produits chimiques

transportés par les véhicules) afin d'éviter toute contamination du milieu naturel.

- **Certains aménagements bénéficieront à la station d'épuration de Port Douvot.**

Grâce à la réalisation du projet, les rejets vers le réseau d'assainissement unitaire de l'agglomération et vers la station d'épuration de Port Douvot seront en nette diminution par rapport à la situation actuelle : les eaux de chaussée de la RN57 disposeront de leur propre réseau de collecte et de traitement (totalement disjoint du réseau public unitaire de Besançon) et le rejet d'un bassin versant naturel actuellement connecté au réseau unitaire sera déconnecté et acheminé vers le Doubs via un aménagement à ciel ouvert permettant d'infiltrer les eaux pluviales avant le rejet au milieu naturel.

- **Le projet n'aura pas d'impact sur les zones humides.**

Les mesures d'évitement mises en œuvre dans la conception même du projet permettent d'éviter d'impacter les zones humides :

- MEAC1 : Evitement des berges et de la zone inondable du Doubs pour le positionnement de l'échangeur entre la RN57, la RN83 et la route de Lyon ;
- MEAC3 : Evitement des habitats remarquables et notamment des trois mares identifiées dans la zone d'étude ;
- MEAC4 : Repositionnement des bassins de traitement et d'écrêtement (BR3) des eaux pluviales routières en-dehors de l'habitat du Cuivré des marais situé sur une prairie mésophile en bordure du Doubs ;
- MEGE1 : Localisation des bases-vies et des installations de chantier en-dehors des zones sensibles ;
- METE4 : Conception des ouvrages de franchissement du Doubs de manière à éviter tout impact sur les zones humides au bord du Doubs et à minimiser leur impact hydraulique.

1.2. SUR LE VOLET DEROGATION ESPECES PROTEGEES

1.2.1. POINTS NEGATIFS EVOQUES

1. Concernant les études préalables au projet

- **Un manque de sérieux de l'étude d'impact est évoqué.**

Il est important de rappeler que l'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet répond à une méthodologie globale et rigoureuse. L'état initial et les inventaires de terrains doivent respecter le principe de proportionnalité énoncé aux articles R122-5 et R181-14 du code de l'environnement, qui dépend de :

- la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet,

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

- l'importance et la nature des travaux, et leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

L'état initial de la biodiversité a été réalisé sur la base de la méthodologie suivante :

1/ Détermination de l'aire d'étude

2/ Analyse bibliographique et recueil des données existantes

3/ Pré-repérage et identification des zones d'intérêts et des espèces

4/ Détermination de la pression d'inventaire nécessaire et choix des protocoles selon les besoins préalablement identifiés

5/ Réalisation des inventaires selon un calendrier bien défini dépendant du cycle biologique des espèces.

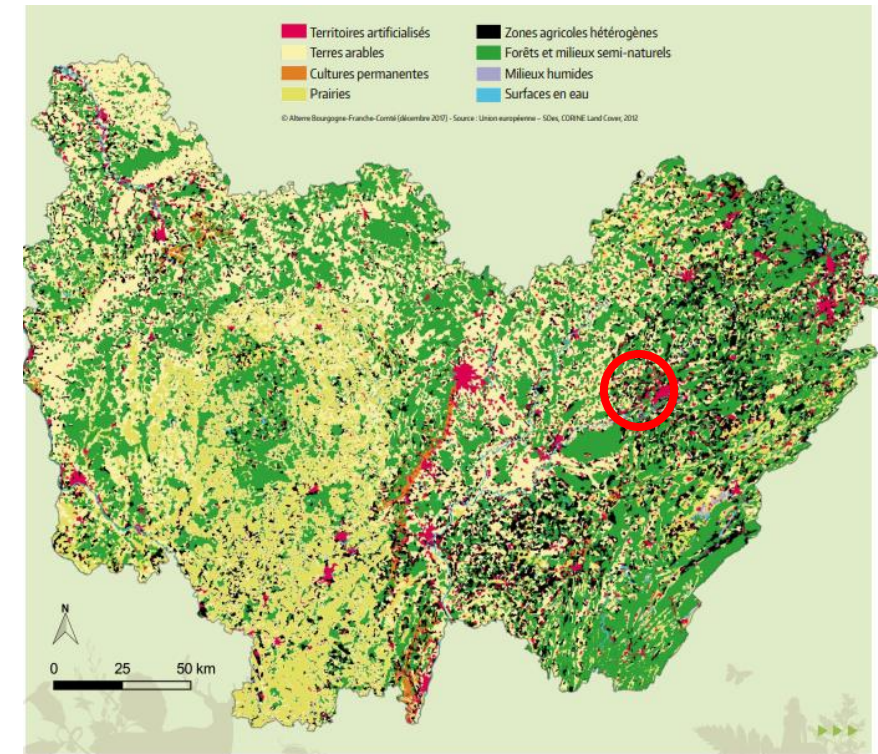
Les relevés de terrain ont été effectués à des moments clés de l'année afin de capturer les variations saisonnières des populations animales. Les prospections ont couvert une large gamme d'habitats et de niches écologiques, permettant ainsi de prendre en compte les espèces cryptiques ou discrètes. De plus, des protocoles spécifiques ont été appliqués pour les groupes faunistiques sensibles, comme les chiroptères, à travers des enregistrements acoustiques et des observations directes, ainsi que pour les amphibiens, reptiles et mammifères via des relevés adaptés à leurs comportements.

Ces actions ont permis d'identifier non seulement les espèces observées directement, mais aussi celles susceptibles d'être présentes sur le site, que ce soit par leurs habitats ou leurs traces de présence. Ces éléments ont été intégrés à l'analyse des impacts potentiels du projet et des mesures d'évitement, réduction, et compensation qui en découlent. Ainsi, même en l'absence de certains relevés visuels ou captures sur place, l'étude a tenu compte de l'ensemble de la biodiversité locale en considérant de nombreuses espèces qui n'ont pas été observés directement mais que l'on a jugé susceptible de rencontrer dans le cadre du projet.

➤ **Une mauvaise méthodologie sur certains volets de la biodiversité est dénoncée ; il est précisé que la méthodologie utilisée pour déterminer l'enjeu de conservation est incohérente (l'accenteur mouchet est relégué au niveau faible alors qu'il est quasi menacé au niveau régional ; les zones humides sont également classées à un niveau faible, sous prétexte qu'elles sont déjà dégradées (obs. RE37)).**

L'Accenteur mouchet (espèce d'oiseaux de la famille des Prunellidae) est en effet évalué comme une espèce « quasi-menacée » en région Bourgogne - Franche-Comté. Son enjeu régional est considéré « moyen », comme cela est mentionné dans l'étude d'impact. Toutefois, la partie Est de la région, dans laquelle s'insère le projet, est constituée en grande majorité de forêts et de prairies, habitats typiques de l'espèce. L'Ouest de la région est plus agricole, et donc moins favorable.

Ainsi, la définition du statut d'espèce quasi menacée (NT) à l'échelle régionale n'est pas représentative de l'état de conservation de l'espèce à l'échelle locale. Les facteurs de menace localement sont plus faibles que sur la partie Ouest. De ce fait, son enjeu local a été abaissé à faible.



OCCUPATION DU SOL BOURGOGNE FRANCHE COMTE EN 2012 : SOURCE : ALTERRE BOURGOGNE FRANCHE-COMTE
- LOCALISATION DU PROJET DANS LE CERCLE ROUGE

Concernant les zones humides situées dans la zone d'étude, ces dernières sont fortement colonisées par les espèces exotiques envahissantes et situées dans un contexte anthropique très important. Leur superficie ne permet pas d'assurer les fonctionnalités d'une zone humide en bon état de conservation. Les berges du Doubs par exemple, ont une zone tampon de seulement 3 à 4 mètres entre la route existante et la rivière. De plus, elles présentent un potentiel d'accueil de biodiversité très faible. Leur enjeu de conservation a donc été abaissé à faible.

➤ **Une mauvaise appréciation de l'enjeu de conservation des hérissons est signalée car cet enjeu est indiqué comme « faible » alors que depuis le COP16 sur la biodiversité, le hérisson est considéré comme une espèce quasi menacée.**

Le statut du Hérisson d'Europe a évolué à l'échelle mondiale de « préoccupation mineure » vers le statut « quasi-menacée » en octobre 2024, soit plusieurs mois après le dépôt du dossier d'autorisation environnementale (le dossier a été déposé au mois de novembre 2023, et a fait l'objet d'un dépôt complémentaire au mois d'août 2024). Il n'était donc plus possible de modifier le dossier avant sa mise à l'enquête publique.

Le niveau d'enjeu des espèces de faune observées sur le site et ses alentours est évalué d'après leur statut de protection au niveau national, leur intérêt communautaire, leur statut de conservation au niveau national et/ou régional, et lorsqu'il existe, selon le niveau d'enjeu régional attribué à ces espèces. En l'absence de ce dernier, les différents critères d'évaluation précités constituent la base de la définition du niveau d'enjeu régional, auxquels peuvent s'ajouter des particularités spécifiques propres à chaque espèce au sein de l'entité géographique considérée (tendance des populations, patrimonialité et responsabilité régionale, aire de répartition...). Ainsi, même si le hérisson est considéré comme une espèce quasi menacée à l'échelle mondiale, un tel statut ne justifie pas à lui seul un niveau d'enjeu local qui soit supérieur à celui retenu dans

l'étude d'impact.

➤ **Des espèces pourraient ne pas avoir été prises en compte (ex : certains amphibiens -sap-)**

Les inventaires ont été réalisés sur un cycle biologique complet (4 saisons). Des compléments d'inventaires ont eu lieu en 2022 et 2024 afin de mettre à jour l'étude d'impact pour avoir des données les plus fiables possibles. En considérant que malgré des passages aux bonnes périodes, dans de bonnes conditions, certaines espèces peuvent ne pas être détectées, elles ont malgré tout été considérées comme étant présentes dans la zone d'étude, comme par exemple le Castor d'Europe, le Hérisson d'Europe, le Muscardin, la Fauvette des jardins, la Fauvette grisette, l'Aigrette garzette, le Circaète Jean-le-Blanc, le Lézard des murailles, l'Orvet fragile, la Couleuvre helvétique...).

Concernant le cas des amphibiens, les habitats favorables ont été identifiés et prospectés dans la zone d'étude. Parmi les espèces connues, aucune d'elles ne possède une écologie compatible avec les milieux présents sur le projet. Les mares relevées sont dépourvues de végétation, isolées au milieu de prairie ou à l'inverse totalement refermées, dépourvues d'ensoleillement, ce qui ne favorise pas l'installation d'amphibiens. Néanmoins, les amphibiens ont été pris en compte dans l'étude d'impact, même en l'absence de preuves directes de leur présence, en raison de leur rôle clé dans l'écosystème local.

Ainsi, des mesures spécifiques ont été intégrées au projet pour minimiser les interactions entre les amphibiens et la zone de chantier. La mesure MR05 prévoit la mise en place de dispositifs temporaires de protection le long des zones sensibles, notamment le comblement des flaques et ornières, pour éviter que les amphibiens ne pénètrent dans le périmètre des travaux. Ces dispositifs, combinés à des actions de suivi régulier, garantissent un contrôle constant de la zone pour éviter toute mortalité accidentelle.

De plus, la mesure MR16 porte spécifiquement sur la création de corridors provisoires, permettant à la faune aux amphibiens, de circuler librement en dehors de la zone de chantier tout en empêchant l'accès aux chantiers.

Ces mesures sont renforcées par un suivi régulier des zones à risque afin de pouvoir rapidement déplacer les individus qui se seraient retrouvés dans la zone du chantier.

À noter qu'un écologue sera présent durant toute la phase de chantier afin de pouvoir réagir rapidement et efficacement si un risque est présent pour une espèce et prendre les mesures adaptées.

2. Concernant les mesures d'évitement et de compensation

➤ **Des doutes sont émis sur l'application prioritaire des mesures d'évitement, ainsi que sur la pertinence et l'efficacité des mesures de compensation et de suivi (ex : piège photo volé, pas de plaques pour évaluer le nombre de serpents, rien sur les batraciens, totale méconnaissance des nécessités des espèces piscicoles...(obs. RE7)).**

Dans cette contribution, un lien est établi entre le vol du matériel scientifique, le protocole d'inventaire défini (absence de plaque à reptiles) et la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement en phase chantier (balisage et limitation des emprises chantier, gérer le risque pollution, clôture anti-amphibiens...).

Il paraît nécessaire de préciser que les contraintes et/ou les méthodes d'inventaires rencontrées durant la phase études ne sont pas transposables à la phase chantier. En effet, la réalisation des inventaires s'effectue sur des emprises qui n'appartiennent pas encore à l'Etat, sans présence humaine continue. Lors de la phase chantier, la présence humaine sera marquée et continue, avec une sécurisation et du gardiennage des installations. La mise en œuvre des mesures sera suivie par un écologue tout au long du chantier, ce qui

permettra de s'assurer que les mesures décrites dans l'étude d'impact seront bien mises en œuvre, sur toute la durée des travaux et seront bien adaptées à la situation.

➤ **Les reboisements ou protections écologiques prévus ne peuvent compenser la destruction d'habitats spécifiques, notamment pour les espèces locales.**

Concernant les milieux boisés et semi ouverts, la dette écologique est respectivement de 1,03 ha de Chênaie-Charmaie et de 1 036 ml de haies outre les 0,54 ha de fourrés arbustifs.

Les mesures de compensation présentées dans le dossier d'étude d'impact sont les suivantes :

- Pour la chênaie-charmaie, 5,34 ha seront compensés par la mise en œuvre d'un îlot de senescence (gain écologique en mettant « sous cloche » 8,9 ha de boisement durant 50 ans).
- Pour les haies et les fourrés arbustifs, 4 200 mètres linéaires de haies, ainsi que 1,7 ha de massifs arbustifs seront plantés dans le cadre du projet d'intégration paysagère. Ces plantations seront localisées en partie en milieu naturel, et dans un objectif de cohérence écologique en matière de mobilité des espèces (en accompagnement des passages à faune ou en bordure des bassins d'écrêtement, qui seront traités comme des mares).

Le gain écologique est donc largement supérieur à la dette. Il y aura un gain de biodiversité à l'issue du projet et de la mise en œuvre de ces mesures.

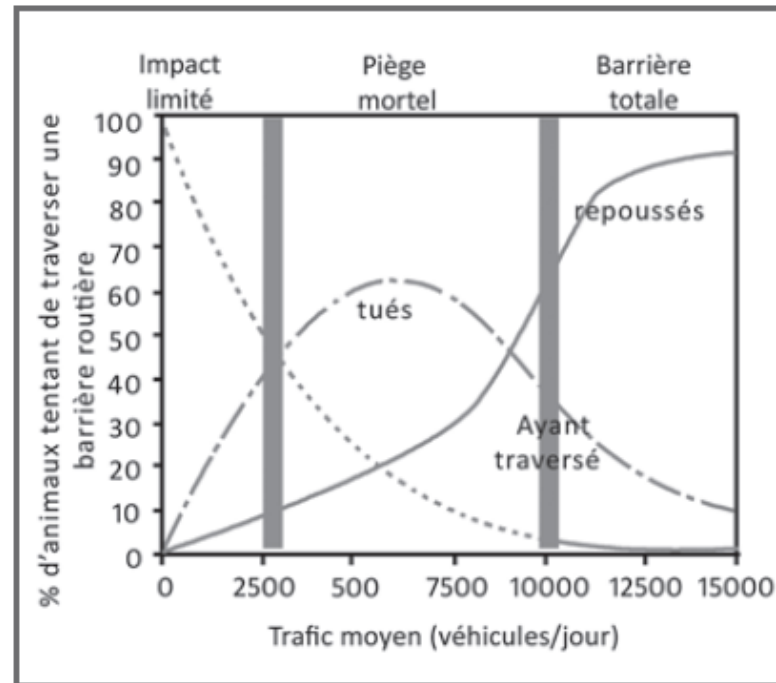
3. Concernant les continuités écologiques et les passages à faune :

➤ **Le projet impacte la continuité écologique entre la Roche d'Or et la ZNIEFF.**

Le site de la Roche d'Or, la ZNIEFF englobant les collines de Planoise et de Rosemont ainsi que ses nombreux composants écologiques, sont affectés par l'actuelle RN57 qui constitue la principale perturbation de ces milieux. Cela se traduit par la fragmentation des espaces et par la création d'un risque de collision pour toutes les espèces qui souhaiteraient continuer à franchir l'infrastructure.

La fragmentation est un processus dynamique de réduction de la superficie d'un habitat et de sa séparation en plusieurs fragments. Pour la RN57, elle est induite par l'effet de coupure créé par la présence de la barrière physique constituée par l'infrastructure elle-même, dont l'effet est renforcé par les perturbations liées au trafic, au bruit et aux vibrations.

Ce processus constitue déjà, à l'heure actuelle, une barrière infranchissable pour les espèces. En effet, le trafic supérieur à 33 000 véhicules par jour, dont 12 % de poids lourds, forme cette barrière.



Effet de fragmentation des infrastructures routières en fonction du trafic moyen journalier.

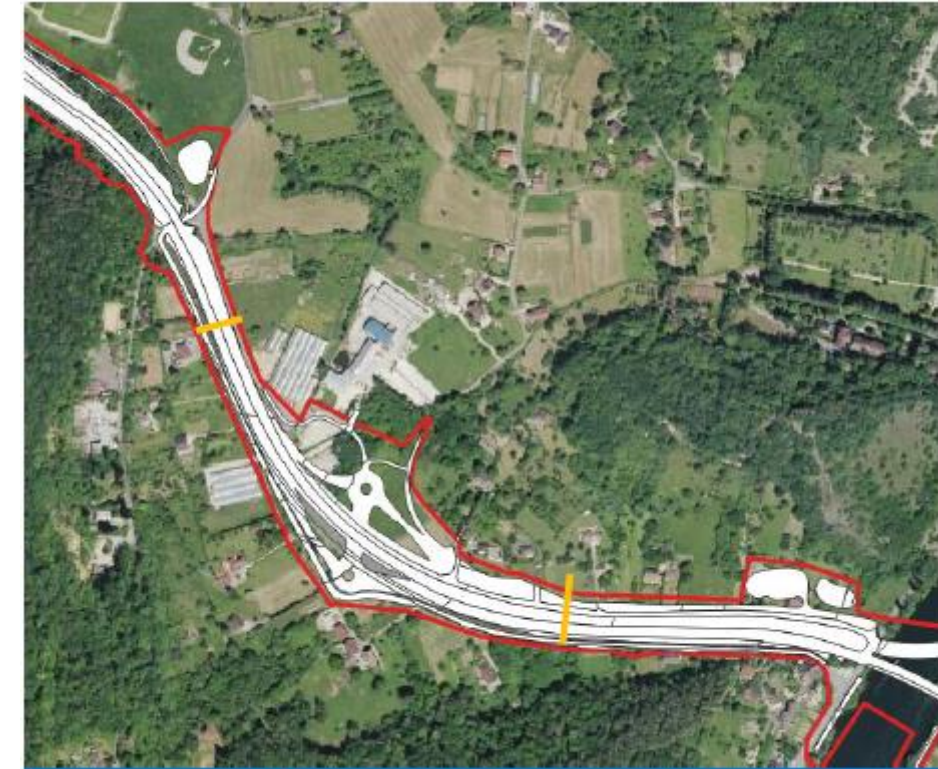
SOURCE : LES PASSAGES A FAUNE. PRESERVER ET RESTAURER LES CONTINUITES ECOLOGIQUES, AVEC LES INFRASTRUCTURES LINEAIRES DE TRANSPORT. CEREMA, 2021.

À l'heure actuelle, un très faible pourcentage d'individus tente de franchir la RN57, et le risque de collision est élevé pour les individus qui s'y risqueraient.

La continuité écologique actuelle entre la Roche d'Or et la ZNIEFF n'est donc pas assurée.

Si la mise à 2x2 voies de la RN57 va augmenter la barrière physique créée par la chaussée, elle va néanmoins s'accompagner de mesures de rétablissement des continuités écologiques par la création de passages spécifiques pour la faune et de mesures de guidage ou d'accompagnement qui renforceront l'attractivité des passages aménagés :

- la création de deux passages pour favoriser le passage de la petite faune (MR18) dans des secteurs favorables (disposant de continuités végétales depuis les collines) ;
- l'amélioration du passage inférieur sous la RN57 utilisé par la faune (MR18) ;
- les mesures favorables au passage des chiroptères sous le passage inférieur de la RN57, ainsi que sous le viaduc de franchissement du Doubs ;
- le traitement des bassins d'écrêtement des eaux de chaussée comme des points d'eau favorables à la faune, localisés à proximité des lieux de passage de la faune (notamment le passage inférieur sous la RN57).



LOCALISATION DES PASSAGES INFÉRIEURS DÉDIÉS À LA PETITE FAUNE (SOURCE : EGIS)

➤ Les passages à faune sont inopérants ; le passage sous la chaussée (Chemin de Montoille) est un passage routier multifonctionnel qui ne mérite pas, en conséquence, le qualificatif de passage à faune.

Le passage inférieur existant entre le chemin de Montoille et le chemin du Fort de Planoise sert probablement déjà aujourd'hui de passage à faune, que ce soit pour la moyenne faune (renard roux, chevreuil...) ou pour la petite faune (hérisson d'Europe, rongeurs, chauves-souris...). En effet, il se situe à proximité immédiate d'une chênaie plutôt bien conservée et continue, ce qui permet de rejoindre des milieux plus ouverts d'alimentation sans avoir à traverser la RN57.

Dans le cadre du projet, il est prévu de le requalifier pour en améliorer l'attractivité. L'objectif est donc de rendre ce passage inférieur plus attractif pour la traversée de la faune et de le sécuriser pour les chiroptères, sans modifier le gabarit de l'ouvrage (qui est déjà confortable).

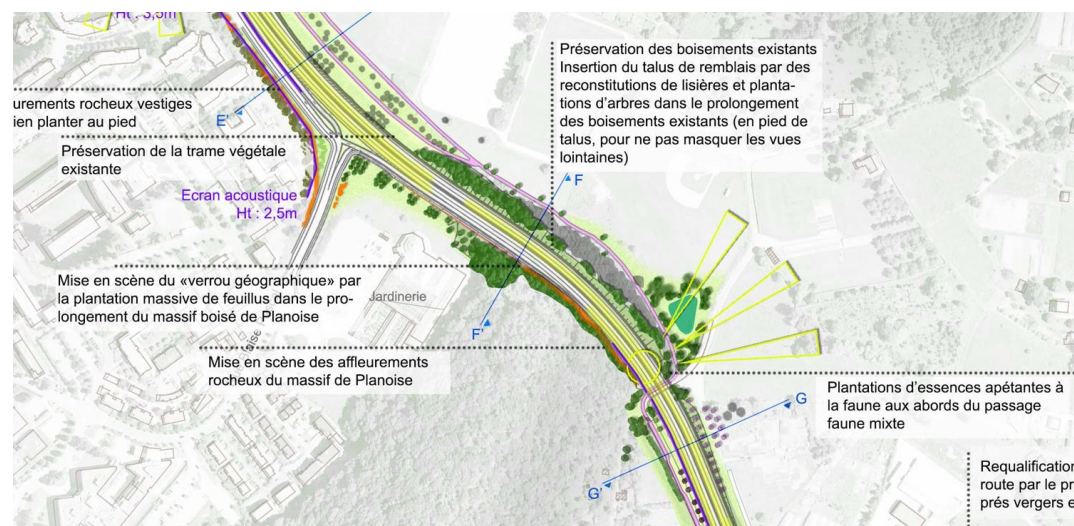
Les aménagements suivants sont envisagés :

- Plantation de haies pour guider la faune vers le passage ;
- Diminution de l'éclairage de cette zone au minimum avec un dispositif d'éclairage à détection de mouvement LED orangées (uniquement en présence de véhicules ou de piétons), pour favoriser le passage des chiroptères ;
- Remplacement du garde-corps métallique par une palissade en bois opaque de 1,20 m descendant sur les murs sur 76 mètres linéaires. Cette mesure est plus adaptée pour guider les chiroptères (voir MR21) ;
- Dépose de l'enrobé sur la partie trottoir, suivi de terrassement, puis mise en place d'au moins 20 cm de terre sur un tapis de coco avec la présence d'un drain pour que la terre soit au même niveau que l'enrobé existant. Ensuite, la terre sera ensemencée avec des espèces rustiques adaptées à l'ombre. Pour la partie la plus sombre de l'ouvrage (au centre), des andains et des abris réguliers seront aménagés afin

**RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE
DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

de structurer le paysage à petite échelle et de permettre le déplacement des micromammifères à couvert ;

- Plantation de végétation basse de part et d'autre de l'ouvrage et mise en place d'andains pour guider la faune.
- Implantation d'un bassin d'écroulement à proximité directe de ce passage pour favoriser son attractivité et le guidage de la faune vers ce passage.



**ZOOM SUR LES AMENAGEMENTS PAYSAGERS PREVUS AU DROIT DU PASSAGE A NIVEAU
(SOURCE : EGIS)**



**EXEMPLE D'AMENAGEMENT DES ABORDS D'UN OUVRAGE EXISTANT POUR LE RENDRE FAVORABLE A LA FAUNE
(SOURCE : AMELIORER LES CONTINUITES ECOLOGIQUES POUR LES MAMMIFERES A PARTIR DES OUVRAGES D'ART EXISTANTS, GROUPE MAMMALOGIQUE BRETON)**

Ce type de passage, qui ne constitue pas à proprement parler un nouvel aménagement exclusivement dédié à la faune, fait bien partie des aménagements de rétablissement de la continuité écologique cités dans le guide du CEREMA relatif aux passages à faune déjà précités. Dans ce guide, le CEREMA précise qu'il faut s'assurer de la prise en compte de quelques éléments permettant d'optimiser le fonctionnement d'un tel ouvrage existant :

- circulation limitée à 30-50 km/h sur des axes peu fréquentés (moins de 1 000 véhicules/jour) ;
- possibilité de créer des banquettes assez larges (1 à 2 m) avec une épaisseur de terre végétale suffisante pour le développement de la végétation herbacée (20 cm) (notamment sur les passages supérieurs) ;
- possibilité de raccordement des banquettes à une continuité « naturelle ».

Toutes ces conditions sont remplies pour ce futur passage, qui sera conforme à ces recommandations.

De plus, le CEREMA recommande des mesures d'accompagnement :

- mise en place d'un dispositif ralentisseur ou d'information des usagers de la route ;
- mise en place d'une charte d'entretien avec le gestionnaire de la voie.

L'État s'engage à mettre en œuvre ces mesures d'accompagnement. Afin de garantir le bon fonctionnement du passage, des mesures de suivi sont prévues dans le cadre du projet.

Ces aménagements auront donc un impact positif sur la continuité écologique entre la Roche d'Or et la ZNIEFF des collines de Planoise et Rosemont.

1.2.2. POINTS POSITIFS EVOQUES

1. Concernant les études préalables :

➤ **Le projet bénéficie d'études environnementales de qualité, qui prennent bien en compte les impacts.**

2. Concernant les impacts du projet :

➤ **Le projet n'aura qu'un impact très limité sur les espaces naturels ou semi-naturels et aucun sur les sites Natura 2000.**

Il est en effet nécessaire de souligner que les nombreuses mesures d'évitement mises en œuvre lors de la conception du projet ont permis de réduire au strict minimum les impacts sur l'environnement du projet proposé.

Les principaux impacts ayant été évités, le projet ne risque pas de porter atteinte de manière significative à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites Natura 2000, ni aux sites en eux-mêmes, à l'échelle locale, régionale ou à l'échelle du réseau. Seuls les chiroptères seront indirectement et modérément impactés par le projet. Les incidences sur les Chiroptères seront contrebalancées par les mesures de réduction et d'accompagnement proposées.

3. Concernant l'amélioration des fonctions écologiques :

➤ Les nouveaux bassins de traitement des eaux s'avèrent utiles à la faune.

Les bassins d'écêtement tels qu'ils sont proposés dans le projet, vont en effet être conçus comme des mares, et donc être attractifs pour les espèces faunistiques. Pour le bassin d'écêtement situé à proximité du passage inférieur, celui-ci va permettre une meilleure fonctionnalité du passage grande faune.

➤ Des passages sont conçus pour la petite et la grande faune, ce qui évite une rupture de couloirs écologiques, contribue à la préservation de la biodiversité locale et réduit le risque de blessures ou mortalité par collision.

À l'heure actuelle, un très faible pourcentage d'individus tentent de franchir la RN57, et le risque de collision est élevé pour les individus qui s'y risqueraient. Grâce aux mesures de rétablissement des continuités écologiques par la création de passages spécifiques pour la faune et aux mesures de guidage ou d'accompagnement qui renforceront l'attractivité des passages aménagés, la continuité écologique entre la Roche d'Or et la ZNIEFF des collines de Planoise et Rosemont sera largement améliorée par le projet.

➤ Les plantations de haies et autres restaurations de milieux naturels semblent bien adaptées aux enjeux environnementaux.

La conception du projet d'insertion paysagère a veillé à servir les intérêts et fonctionnalités des milieux écologiques de manière à ce que l'ensemble des aménagements prévus aient une cohérence globale. Ainsi, les plantations proposées permettent par exemple d'améliorer la fonctionnalité écologique des passages pour la faune.

Cette conception intégrée, prenant en compte l'ensemble des thématiques (faune, flore, paysage, milieux et espaces naturels, usages anthropiques...), permet d'assurer une cohérence et une fonctionnalité maximale des aménagements prévus.

1.2.3. PROPOSITIONS VISANT A AMELIORER LA PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

➤ Apporter des précisions sur les emprises fines des zones de circulation, stockage et aménagement à une échelle lisible pour les impacts environnementaux (notamment précisions sur les caractéristiques techniques des bassins de traitement et écêtement).

A ce stade d'avancement des études (niveau d'avant-projet), il n'est pas possible de représenter plus finement les zones de circulation, stockage et aménagement que ce qui a été fait dans le dossier d'autorisation environnementale. En tout état de cause, les zones de circulation en phase travaux se feront au sein des emprises, à proximité immédiate des voiries existantes.

Les caractéristiques précises et détaillées des bassins de traitement et d'écêtement sont définies dans la pièce C de l'étude d'impact (Volet loi sur l'eau), dans le paragraphe 6.1.4. DIMENSIONNEMENT DES OUVRAGES DE RETENTION / TRAITEMENT.

➤ Procéder à une végétalisation des abords à l'aide d'essences végétales d'origines locale et autochtone.

Le maître d'ouvrage s'est d'ores et déjà engagé dans le dossier d'autorisation environnementale à planter des végétaux portant le label « végétal local » (p. 317 et 373 de l'étude d'impact).

➤ Mettre en place des échappatoires à faune au droit des bassins de traitement, ainsi que des éléments assurant leur transparence aux déplacements de la petite faune, à l'instar des bassins d'écêtement.

Comme cela a déjà été indiqué par le maître d'ouvrage lors de la CDNPS, cette demande ne peut pas être satisfaite, car l'objectif est d'éviter absolument la présence de la faune dans les bassins de traitement. En effet, ces bassins ont un rôle technique de dépollution des eaux, et les boues qui s'accumulent au fond sont chargées en polluants d'origine routière. Il n'est donc pas du tout souhaitable que ces bassins soient colonisés par la faune, quelle qu'elle soit. Ces bassins de traitement seront donc clôturés, avec les clôtures adaptées à la fois à la grande et à la petite faune, afin de leur en empêcher l'accès.

➤ Prévoir des aménagements connexes, tels que nichoirs à avifaune (pour harle bièvre, moineau, mésange...), à chiroptères (non réalisés alors qu'il y a une suppression d'un gîte identifié...) ou hibernaculums favorables aux reptiles (ex : valorisation d'une partie des matériaux générés par le chantier en plaçant des tas de pierre de gros diamètre à proximité des bassins d'écêtement...).

La mesure d'accompagnement MA01 décrite en partie 8.3.2.6 de l'étude d'impact prévoit bien la mise en place de 20 gîtes à chiroptères et 4 gîtes à harles bièvre dans le cadre du projet. Concernant la mise en œuvre d'hibernaculums favorables aux reptiles, c'est effectivement une mesure qui pourrait permettre d'apporter une plus-value ; **elle sera prise en compte dans la suite des études.**

Enfin, le maître d'ouvrage prend bonne note de la proposition de la LPO d'un accompagnement spécifique sur ces thématiques et l'accueille très favorablement.

1.3. SUR LE VOLET DEFRICHEMENT

➤ Est dénoncée la destruction de 3ha d'arbres et de haies.

Les surfaces des différents habitats impactés par le projet sont données dans le tableau ci-dessous (partie 8.2.3.1 de l'étude d'impact) :

Habitats	Code Corine	Code EUNIS	Surface impactée par le projet de manière temporaire	Surface impactée par le projet de manière permanente
Lits de rivières	24.1	C2.3	/	Environ 0,01 ha (piles de pont)
Fossés et fourrés			0,04 ha	0,003 ha
Fourrés	31.8	F3.1	/	0,22 ha
Prairies mésophiles	38	E2	0,79 ha	1,09 ha
Chênaies-charmaies	41.2	G1.A1	/	0,46 ha
Haies	84.1	G5.1	/	921 ml
Bosquets	84.3	G5.2	/	0,48 ha
Parcs et jardins	85.2	I2.23	/	1,49 ha
Jardins domestiques	85.3	I2.2	0,56 ha	0,64 ha
Zones rudérales	87.2	E5.12	2,20 ha	3,13 ha
Pelouses rudérales			3,00 ha	0,77 ha
Bords du Doubs	89.2	J5.4	/	0,25 ha

EFFETS TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR LES HABITATS NATURELS ET SEMI-NATURELS

À cela s'ajoutent des effets sur des habitats de nature anthropique ou fortement dégradés :

Habitats	Surface impactée par le projet de manière temporaire	Surface impactée par le projet de manière permanente
Boisements anthropiques	/	1,51 ha
Jardins vivriers	/	0,0003 ha
Plantations ornementales	/	0,67 ha
Talus arborés	/	0,42 ha
Talus arbustifs	/	0,002 ha

La destruction d'espaces boisés et de haies est prise en compte dans le dossier d'autorisation environnementale, et ce à plusieurs niveaux :

- la perte d'habitats pour les espèces de milieux boisés est compensée de la manière suivante :

- Pour la chênaie-charmaie, 5,34 ha seront compensés par la mise en œuvre d'un îlot de senescence (gain écologique en mettant « sous cloche » 8,9 ha de boisement durant 50 ans) ;
- Pour les haies et les fourrés arbustifs, 4 200 mètres linéaires de haies, ainsi que 1,7 ha de massifs arbustifs seront plantés dans le cadre du projet d'intégration paysagère. Ces plantations seront localisées en partie en milieu naturel, et dans un objectif de cohérence écologique en matière de mobilité des espèces (en accompagnement des passages à faune ou en bordure des bassins d'écrêtement, qui seront traités comme des mares).

Le gain écologique est donc largement supérieur à la dette. Il y aura un gain de biodiversité à l'issue du projet et de la mise en œuvre de ces mesures.

- la perte de boisement est compensée par le versement d'une indemnité financière au Fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB), qui soutient l'investissement forestier, l'animation territoriale et la recherche-développement.

1.4. SUR LE VOLET SITES PROTEGES

1.4.1. POINTS NEGATIFS EVOQUES

➤ Avec la voirie surdimensionnée projetée, traversante et bordée de hauts murs, il n'y a aucune insertion paysagère possible.

Un projet paysager ambitieux est présenté dans le volet « Paysage » du dossier d'autorisation environnementale. Il repose sur trois grandes orientations :

- Changer l'image du contournement - conforter l'identité paysagère,
- Mettre en scène le territoire - Préserver et valoriser les perceptions visuelles
- Assurer les transversalités du territoire.

La transformation du barreau routier de la RN57, entre le secteur des Boulevards et la commune de Beure, est une occasion de retisser des liens entre des territoires aujourd'hui isolés, de reconsidérer l'accroche du quartier de Planoise aux autres quartiers bisontins, de construire un paysage routier sensible à ce qu'il traverse et exemplaire dans les ambiances créées.

La RN57 hérite d'un tracé existant qui par la poussée de l'urbanisation à l'est et à l'ouest est aujourd'hui perçu comme une entaille, organisant un sentiment de ségrégation entre la ville historique et le quartier plus populaire de Planoise, faisant, par ailleurs, l'objet d'un projet de renouvellement urbain. Le projet d'aménagement peut être l'occasion de résoudre les dysfonctionnements actuels et de proposer un dialogue avec la ville qui soit convaincant en assurant des fonctions transversales. Les quartiers de Planoise et de Saint Ferjeux vont trouver dans ce projet des moyens pour mieux dialoguer : longtemps considérée comme une coupure, la RN57 va devenir couture.

La RN57 isole depuis longtemps les collines de Planoise, du Rosemont et de la Roche d'Or. Le projet, par un système de nivellement intelligent et un projet de paysage transversal, va permettre de réparer les relations entre les deux collines. Le végétal va permettre de créer des relations entre les collines pour faire « couture ». Les dynamiques naturelles des collines et de ce paysage bisontin emblématique vont pouvoir se retrouver et se lier à nouveau grâce à un projet paysager et écologique.

Enfin, il est nécessaire de souligner les avis favorables donnés par l'Architecte des Bâtiments de France, par l'inspecteur des sites classés, par la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites du Doubs et par le ministre chargé des sites sur le projet présenté dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale.

➤ Le site de la Roche d'Or sera défiguré.

Dans le projet paysager, une attention toute particulière a été accordée au site de la Roche d'Or, qui fait l'objet d'un double classement (site classé et site inscrit). Les mesures d'intégration paysagère relatives à ce secteur sont décrites dans la partie 5.1 - Intégration paysagère du projet aux abords du site inscrit « centre ancien de Besançon et ses abords » du volet « Paysage » du dossier d'autorisation environnementale.

L'Architecte des Bâtiments de France, l'inspecteur des sites classés, la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites du Doubs et le ministre chargé des sites ont rendu un avis favorable sur le projet.

1.4.2. POINTS POSITIFS EVOQUES

➤ **Le projet ne remet pas en cause l'esthétique et l'insertion paysagère, mais les met en valeur.**

Les différentes études préalables et concertations publiques ont mis en évidence le besoin de couture, de relations entre les deux rives de la RN57. Cette route a disjoint des territoires et des hommes ; l'aménagement proposé permet de réparer cela et de se montrer exemplaire sur sa façon d'associer ce qui a été séparé, il y a plusieurs dizaines d'années. Cela concerne autant l'écologie, la vie sociale des quartiers traversés, les paysages que la mobilité.

Ce travail de tissage, transversal, doit permettre de mieux associer la route à son paysage et d'en faire un outil de construction du territoire. La RN57 était perçue comme une perturbation, elle va devenir un moyen de réparer le paysage.

1.4.3. PROPOSITIONS EMISES

➤ **Afin de réduire l'impact paysager, les abords directs devront être soignés et une attention particulière devra être portée à l'entretien qu'ils nécessiteront ; les délaissés routiers devront être effacés et les ouvrages induits intégrés (bassins de rétention des eaux pluviales, talus).**

Cette contribution rappelle bien les enjeux particuliers d'intégration des ouvrages techniques liés à la RN57. Afin de garantir la prise en compte de l'insertion paysagère et urbaine du projet lors de l'ensemble de sa mise en œuvre, le maître d'ouvrage a d'ores et déjà recruté un assistant à maître d'ouvrage paysagiste, spécialisé sur ces thématiques. Il est chargé de piloter une démarche transversale avec tous les acteurs concernés afin de proposer des solutions pour une prise en compte de l'insertion du projet dans son environnement à la bonne échelle à chaque étape du projet, depuis les études techniques détaillées jusqu'à l'achèvement des travaux. Par ailleurs, l'équipe de maîtrise d'œuvre recrutée pour réaliser les études détaillées et le suivi des travaux est pluridisciplinaire, composée d'un paysagiste, d'un architecte et d'un bureau d'étude technique. C'est la réunion de l'ensemble de ces compétences qui va permettre de répondre aux enjeux forts d'intégration paysagère du projet.

1.5. SUR LA SANTE HUMAINE (POLLUTION, IMPACT ACOUSTIQUE)

1.5.1. POINTS NEGATIFS EVOQUES

➤ **Le projet renforcera la pollution, notamment en raison d'une augmentation de la vitesse autorisée de 50 à 70 km/h, ainsi que du trafic de transit induit ; il va à l'encontre des conclusions du rapport du Haut Conseil au Climat ; les niveaux de pollution de l'air ne sont pas interprétés en prenant les valeurs de référence de l'OMS, lesquelles sont plus strictes que les normes européennes.**

L'étude air et santé a été réalisée conformément au niveau d'approfondissement maximal, le niveau 1, tel

que défini dans le Code de l'Environnement, la note technique relative à la prise en compte des effets sur la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières - Ministère de la Transition écologique et solidaire et Ministère des Solidarités et de la Santé - 22 février 2019 et le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières - CEREMA - 22 février 2019. Les outils et méthodologies utilisés reposent sur les technologies et connaissances les plus récentes pour réaliser les calculs d'émissions, les modélisations de la dispersion des polluants et l'évaluation des risques sanitaires. Le périmètre d'étude a été déterminé suivant les préconisations de la note technique précitée et couvre l'ensemble des axes routiers où le trafic augmente de plus de 10 %, ainsi que ceux où les émissions de polluants sont significativement impactées. Une attention particulière a été portée à la bande d'étude, définie entre 100 et 300 mètres de chaque côté des axes routiers, selon les polluants à mesurer.

Un état initial des émissions routières en situation actuelle a été réalisé sur la base de mesures sur site. Les bilans des émissions routières ont été modélisés et calculés à l'horizon de mise en service du projet, et 20 ans après sa mise en service, avec réalisation du projet (état projeté) et sans réalisation du projet (fil de l'eau). Tous les paramètres ont bien été pris en compte (vitesse, trafic poids lourds, trafic induit,...)

Les principales conclusions de l'étude air et santé sont les suivantes :

En préambule, il est nécessaire de signaler qu'en volume global, le nombre de kilomètres parcourus augmente de 8% et 6% entre la situation avec et sans projet, en 2025 et 2045 : c'est la conjonction d'une légère augmentation du linéaire de voirie sur la RN57 et des reports de trafic depuis les itinéraires de shunt vers la RN57 (les itinéraires de shunt sont souvent plus courts en distance que les trajets via la RN57).

- **La première conclusion (indépendante de la réalisation ou non du projet) est que les émissions de polluants aux horizons 2025 et 2045 seront substantiellement inférieures à celles de la situation actuelle** : diminution très élevée (-73 % à -87 %) pour le monoxyde de carbone, le benzène, les COVNM et le 1,3-butadiène, diminution élevée (-44 %) pour le dioxyde d'azote, diminution faible à modérée (-1 % à -15 %) pour les PM10 et les PM2.5, augmentation faible (5 % à 7 %) pour le dioxyde de soufre et les métaux et variations de -22 % à +44 % pour les HAP. Ces résultats montrent les effets positifs liés aux améliorations technologiques (généralisation du pot catalytique, reformulation des carburants, etc.) et au renouvellement du parc roulant. La baisse de ces émissions touche l'ensemble des axes de l'agglomération pris en compte dans le périmètre de l'étude. Elle est constatée aussi bien sur les voiries secondaires de l'agglomération qui voient leur trafic diminuer, qu'aux abords immédiats de la RN57 aménagée.

- **Globalement, si l'on compare les émissions du trafic routier à l'horizon 2045 entre la situation sans projet et avec projet, on constate que les émissions d'un certain nombre de polluants diminuent**, notamment pour le Dioxyde d'azote (-4%), les PM2.5 (-1%), le Monoxyde de carbone (-3%), les COVNM (-15%), le Benzène (-4%), le 1.3-Butadiène (-20%), le Dioxyde de soufre (-8%), l'Arsenic (-8%), le Nickel (-8%), le Chrome (-7%), et le Fluorène (-1%). **Ces diminutions d'émissions sont la conséquence directe de l'amélioration de la fluidité du trafic**, malgré la légère augmentation des distances parcourues. **Pour d'autres polluants, les émissions augmentent légèrement, en rapport avec l'augmentation des distances parcourues**, notamment pour les PM10 (+4%) et les HAP (entre +2% et +7% suivant les HAP).

- **Si l'on compare les teneurs moyennes en polluants dans la bande d'étude à l'horizon 2045 entre la situation sans projet et avec projet, elles présentent également des évolutions différentes suivant les polluants** : diminution modérée pour le monoxyde de carbone (-13 %) et les COVNM (-16 %), aucune variation significative pour le dioxyde d'azote, les PM10, les PM2,5, le benzène, le 1,3-butadiène, le dioxyde de soufre, l'arsenic, le nickel et le chrome (-1 % à 1 %) et aucune variation significative ou une évolution faible selon les HAP.

- **Si l'on regarde l'évolution des concentrations de polluants en fonction des différentes zones de la bande d'étude, on constate que les concentrations en dioxyde d'azote diminuent légèrement le long de la RN57 du fait de l'amélioration de la fluidité** (malgré l'augmentation du kilométrage parcouru), et

qu'elles diminuent également légèrement dans les zones urbaines du fait de l'aménagement du projet qui provoque un report des trafics de shunt sur la RN57.

- Concernant plus spécifiquement le dioxyde d'azote (polluant représentatif de la pollution d'origine routière), si l'on compare la proportion d'habitants impactés par des concentrations supérieures à 20 µg/m³ à l'horizon 20 ans après la mise en service entre la situation sans projet et avec projet, celle-ci diminue d'environ 5%. **La réalisation du projet induit une diminution de l'exposition des populations présentes dans la bande d'étude pour ce polluant.**

Enfin, l'évaluation quantitative de l'exposition des populations montre que **la réalisation du projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure n'induit pas de risque sanitaire supplémentaire pour les effets chroniques à seuil ou sans seuil par inhalation ou par ingestion, ni pour les effets aigus par inhalation.**

Il est important de noter que les nouvelles lignes directrices de l'OMS sur la qualité de l'air, publiées en 2021, ne sont pas juridiquement contraignantes pour le moment, mais représentent des valeurs cibles pour réduire l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique. L'étude a été réalisée conformément aux normes actuelles du Code de l'Environnement, qui sont celles légalement requises. Toutefois, l'étude prend en compte les nouvelles recommandations de l'OMS, qui sont plus strictes que les normes européennes. Bien que des dépassements des nouvelles valeurs seuils pour les particules fines (PM2.5) et le dioxyde d'azote (NO₂) soient observés à l'échelle nationale, les valeurs mesurées à Besançon sont largement inférieures aux seuils recommandés par l'OMS, notamment pour les PM2.5 et les PM10, qui sont respectivement sous la norme de 10 µg/m³ et celle de 20 µg/m³.

Ainsi, l'étude d'impact montre que le projet respecte les normes actuelles en matière de pollution et de qualité de l'air, et que l'impact sur la santé des populations est soit positif, soit négligeable. Le choix d'une vitesse limitée à 70 km/h, tout en augmentant les distances parcourues, n'entraîne pas une dégradation de la qualité de l'air, et le projet contribue à une meilleure gestion de la circulation, réduisant ainsi la pollution liée aux congestions et aux émissions polluantes des véhicules.

➤ **Le projet va accroître les nuisances sonores ; il est déploré que des écrans acoustiques ne soient pas prévus dans le secteur de Beure et que des études de vibrations, pourtant promises lors de la concertation de 2017, n'ont pas été réalisées.**

Dans le secteur de Beure, les études acoustiques réalisées montrent que les niveaux sonores après aménagement ne dépasseront pas les seuils réglementaires. Les récepteurs situés à Beure sont numérotés de 128 à 138 dans l'étude.

Des mesures de niveaux acoustiques après la mise en service de l'infrastructure sont prévues. En cas de valeurs supérieures aux seuils réglementaires, le maître d'ouvrage sera dans l'obligation de renforcer les protections acoustiques ou de procéder à des isolations de façades de manière à ramener l'ensemble des riverains du projet sous les seuils réglementaires.

Le maître d'ouvrage n'a pas connaissance de demandes relatives à des études de vibrations sur la commune de Beure ; de telles demandes n'apparaissent pas dans le bilan de la concertation publique de 2017, qui retrace pourtant les échanges avec les personnes qui se sont exprimées à cette occasion. De telles études relatives aux vibrations ne font pas partie des études courantes pour des projets routiers, et cette thématique n'a pas été reconnue comme nécessitant une analyse particulière.

➤ **L'impact de la circulation des poids lourds sur la santé et la sécurité est sous-évalué.**

Il convient de rappeler que l'étude Air et Santé a été réalisée en intégrant les trafics de tous les véhicules amenés à circuler sur l'axe, y compris donc les trafics des poids lourds. Comme cela a été présenté plus haut, les conclusions de cette étude montrent que l'impact du projet sur la santé des populations est soit positif, soit négligeable.

En matière de sécurité, l'aménagement prévu sera beaucoup plus sécuritaire pour tous les usagers : il prévoit d'abord la séparation des différents usages et leur qualification. La suppression de la traversée piétonne au niveau de Microplis, remplacée par une passerelle réservée aux modes actifs, la mise en œuvre d'itinéraires dédiés aux modes actifs à l'extérieur des emprises routières ou la création d'ouvrage réservé aux transports en commun permettront de sécuriser l'ensemble des modes de transport, et notamment les plus vulnérables.

Des profils en travers conformes aux normes de sécurité, la mise aux normes de sécurité de tous les échangeurs, la mise en œuvre d'une bande d'arrêt d'urgence et de dispositifs de séparation les sens de circulation. Ces dispositifs renforceront la sécurité de l'ensemble des usagers sur la section concernée par le projet.

Enfin, l'aménagement d'une aire de contrôle des poids lourds sur le parking d'Emmaüs renforcera le respect de la réglementation en vigueur, notamment en matière de règles de sécurité applicables aux poids lourds et à leurs conducteurs.

Grâce à la mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures, le projet apportera un net gain de sécurité pour l'ensemble des usagers.

1.5.2. POINTS POSITIFS EVOQUES

➤ **Le projet aura un impact positif sur qualité de vie des riverains, usagers et travailleurs de l'agglomération (réduction des nuisances sonores ; diminution de la pollution ; amélioration de la sécurité).**

L'étude d'impact met en effet en évidence des impacts positifs du projet sur de nombreuses thématiques : protections acoustiques pour diminuer les nuisances sonores subies par les riverains, diminution des émissions polluantes, amélioration notable de la sécurité pour tous les usagers.

➤ **Le projet évitera les itinéraire de substitution, source de dangers et de pollution.**

Les phénomènes de congestion récurrents matin et soir sur la RN57 occasionnent des comportements d'évitement de la part des automobilistes : pour ne pas se retrouver bloqués dans les bouchons, ils adoptent des stratégies d'évitement de tout ou partie de la RN57 au profit des voiries urbaines des quartiers de Besançon (rue de Velotte, rue du Polygone, rue Nodier, avenue de la Gare d'eau, rue de l'Oratoire, rue Edison...), d'Avanne et de Franois. Le fonctionnement de ces voiries se retrouve fortement impacté, rendant impossible tout aménagement permettant d'y pacifier la circulation, et y dégradant les conditions de circulation des transports en commun et des modes actifs.

Le rôle du projet pour le territoire est bien rappelé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du ScoT de l'agglomération bisontine, qui mise sur la complémentarité des différentes infrastructures existantes (LGV, infrastructures aéroportuaires...) pour connecter le territoire tout en préservant sa centralité :

« Afin de faciliter la connexion de l'ensemble des communes du ScoT aux grands réseaux européens, la mise à 2x2 voies du contournement routier ouest de l'agglomération, entre le nord et le sud du territoire est

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

un objectif majeur et devra être achevée dans les meilleurs délais [...] Ce projet est par ailleurs essentiel à une meilleure utilisation du réseau existant, et contribuera à réduire considérablement le trafic de transit qui touche actuellement la ville centre. Dès lors, il améliorera la circulation routière au profit de la totalité du SCoT. »

Ainsi, la réalisation de l'aménagement global va entraîner le report vers la RN57 des usagers routiers qui évitent les bouchons en empruntant des itinéraires d'évitement dans les quartiers riverains. Cela va permettre une circulation beaucoup plus apaisée dans ces quartiers, et donc le développement de la pratique des modes actifs.

➤ **La réduction des embouteillages autour des zones d'activités économiques est de nature à améliorer les conditions de travail et ainsi réduire l'impact environnemental lié aux transports.**

L'évaluation socio-économique réalisée dans le cadre du projet (présentée dans le dossier d'enquête) permet d'objectiver les effets possibles du projet du point de vue social, environnemental et économique. Elle permet d'avoir une vision systémique des conséquences à attendre du projet. Elle prend notamment en compte :

- les effets sociaux, qui portent par exemple sur l'accessibilité aux services, aux emplois, l'amélioration du cadre de vie des riverains ;
- les effets sur l'organisation de l'espace et des modes de transport, qui portent sur les améliorations apportées à la circulation des différents modes de déplacements ;
- les effets sur le développement économique local qui portent sur le développement territorial et l'urbanisme ;
- les effets environnementaux (milieux naturels) ;
- les effets sur le confort et la sécurité des usagers de la RN57 ;
- les effets du chantier sur l'emploi.

Le bilan socio-économique du projet d'aménagement conforte les améliorations en matière de gains de temps, de sécurité routière, de réduction des nuisances sonores et de la pollution locale. Il ressort que les avantages liés au projet, cumulés année après année, viennent compenser les coûts de l'opération. L'équilibre socioéconomique du projet (c'est-à-dire la compensation des coûts initiaux) est atteint assez rapidement, une dizaine d'années après la mise en service.

Le bilan global des acteurs est positif notamment du fait du bilan des usagers et des riverains qui bénéficient de gains socio-économiques importants liés aux gains de temps et à la réduction des externalités (pollution, bruit). La puissance publique bénéficie également de gains importants en matière de sécurité routière.

Les gains permettent de compenser l'augmentation des coûts pour le gestionnaire de voirie ainsi que les coûts d'investissement du projet.

1.5.3. PROPOSITIONS EMISES

➤ **Faire respecter la limitation de vitesse de 70 km/h prévue (gage de limitation de la pollution, des nuisances sonores et des dangers) car le profil des voies sont ceux d'une voie à 110 km/h, ce qui est incitatif aux excès de vitesse.**

Il est nécessaire de rappeler que la portion de la RN57 concernée par le projet d'aménagement est longue d'environ 3.7 km, et s'inscrit entre deux sections (voie des Mercureaux longue de 5.8 km et voie des Montboucons longue de 6.4 km) déjà aménagées, dont le profil en travers s'apparente à celui d'une voie structurante d'agglomération limitée à 90 km/h (le référentiel de conception de ces deux sections est l'ICTAVRU A80, qui a précédé le référentiel VSA 90). Sur la voie des Montboucons, la vitesse est limitée à 70 km/h sur une section de 1 km la plus proche du centre-ville. Sur la voie des Mercureaux, la vitesse est limitée à 70 km/h sur une section de 3.1 km dans le sens vers Besançon.

La section à aménager entre les Boulevards et Beure est en échange avec l'ouest de l'agglomération, et notamment le CHU de Besançon. C'est en particulier l'accès routier vers le CHU pour l'ensemble des communes périurbaines de Besançon située sur le premier plateau. Les trafics qui y circulent sont très importants (entre 32000 et 46000 véhicules par jours, dont 12% de poids-lourds). Au vu du réseau viaire de Besançon, toute indisponibilité de la RN57 occasionne des perturbations extrêmement conséquentes dans l'ensemble de l'agglomération, pouvant bloquer le réseau routier pendant plusieurs heures comme cela a été le cas à plusieurs reprises ces dernières années.

Dans son avis formulé dans le cadre de la concertation interservices sur le dossier de Déclaration d'Utilité Publique en juillet 2021, le SDIS demandait à ce que « **la conception des chaussées et la répartition des différentes voies les composant doivent permettre aux engins de secours de remonter en sécurité un flux de véhicules immobilisé jusqu'au lieu de sinistre éventuel** ». Cette même demande a été réitérée par la DIR tout au long des études préalables, et se fait d'autant plus pressante que les accidents mettant en cause du personnel de la DIR Est lors de ses missions d'exploitation se sont faits plus nombreux ces dernières années.

La section entre les Boulevards et Beure se caractérise par deux environnements très distincts :

- Entre Beure et Planoise, sur une section de 1.9 km, la RN57 traverse des espaces ouverts, très peu urbanisés ;
- Entre Planoise et l'échangeur de l'Amitié, sur une section de 1.8 km, la RN57 est dans un environnement urbain dense, dans lequel 4 échangeurs se succèdent.

Sur la section comprise entre l'échangeur du Champ Melin et Beure, soit environ 1 km, l'aménagement est constitué de 2 routes bidirectionnelles (1 voie dans chaque sens). Cet aménagement impose impérativement la présence de bandes d'arrêt d'urgence afin que les véhicules d'exploitation et de secours puissent remonter le flux de véhicule.

Ainsi, compte-tenu de l'ensemble de ces éléments, **il a été fait le choix d'un aménagement comprenant une bande d'arrêt d'urgence (BAU) partout où cela était possible.**

Voie des Montboucons (6.4 km)		Section Boulevards-Beure (3.7 km)		Voie des Mercureaux (5.8 km)	
1 km	2.7 km	1 km	3.1 km		
Profil en travers : 2x2 voies + BAU	Profil en travers : 2x2 voies + BAU ou 2x2 voies + entrecroisement + 1 m	Profil en travers bidirectionnel + BAU	Profil en travers : 2x2 voies + BAU		
90 km/h	70 km/h	70 km/h	70 km/h (sens vers Besançon)	90 km/h	

Les études détaillées à venir veilleront à optimiser encore les largeurs de plate-forme en prenant néanmoins en compte l'ensemble des contraintes de sécurité et d'exploitation, et la nécessaire cohérence de la section centrale du contournement avec les sections qui l'entourent.

Pour les mêmes raisons de cohérence d'itinéraire et de sécurité (de nombreux échangeurs se succèdent de manière très rapprochée), il a été décidé de retenir une vitesse de 70 km/h sur la section de projet, vitesse cohérente avec le guide de conception utilisé et avec les limitations de vitesse des deux sections entourant directement la zone de projet, qui sont elles aussi déjà limitées à 70 km/h. Des mesures seront mises en œuvre pour s'assurer du respect de la vitesse limitée autorisée, notamment en heure creuse. D'abord, l'aménagement paysager qui accompagnera le projet renforcera le caractère d'entrée de ville de

l'infrastructure, permettant à l'utilisateur de bien prendre en compte ce passage dans un contexte urbain. Il faut quand même souligner que les sections entourant le projet sont déjà limitées à 70 km/h avec un profil en travers de même typologie que la section en projet, ce qui réduit le risque que les usagers soient surpris et assure une cohérence globale qui va dans le sens du respect de cette limitation. Ensuite, l'ensemble des services de l'Etat étudiera l'opportunité de mettre en place des systèmes de limitation de la vitesse pouvant aller des radars pédagogiques jusqu'aux radars automatiques. L'implantation d'un radar automatique au droit de la traversée du quartier de Planoise sera notamment étudiée.

➤ **Prévoir des écrans acoustiques au niveau des giratoires et des viaducs de franchissement.**

Des écrans acoustiques sont prévus dans tous les secteurs où des bâtiments sont exposés à des nuisances acoustiques supérieures aux seuils réglementaires. Un écran est notamment prévu sur le viaduc de franchissement du Doubs, afin de protéger du bruit les bâtiments du site de la Roche d'Or. Un autre écran est également prévu au niveau du giratoire du Champ Melin du côté de la colline de Planoise, afin de protéger les habitants de ce secteur du bruit.

1.5.4. REVENDICATIONS A CARACTERE PERSONNEL

➤ **Observation n°2 du registre de Beure : M. Denis TATTU demande l'installation d'un écran anti-bruit protégeant son habitation sise 30 Chemin des Vallières (côté pair) à Besançon car l'étude d'impact a mesuré 106 dB à proximité.**

Ce sont les études acoustiques réalisées dans l'étude d'impact qui ont permis de déterminer les habitations pour lesquelles les niveaux acoustiques réglementaires allaient être dépassés avec la réalisation du projet. Les protections acoustiques ont donc été placées dans les secteurs pour lesquels les seuils réglementaires étaient dépassés. Il y a donc certains secteurs où aucune protection acoustique n'est réglementairement nécessaire.

Pour ce qui concerne spécifiquement cette habitation située au numéro 30 du chemin des Vallières, les études acoustiques montrent que la situation avec la réalisation du projet sera plus favorable qu'à l'heure actuelle puisque les niveaux acoustiques vont diminuer de 3 dB de jour et de 2.9 dB de nuit. Cette diminution est due à la fois à la diminution de la vitesse limite autorisée dans ce secteur et à la mise en place d'un enrobé acoustique qui permet une réduction des nuisances à la source. Les niveaux acoustiques étant en-dessous des seuils réglementaires, aucune protection acoustique n'est réglementairement nécessaire dans ce secteur.

➤ **Observation n°57 du registre électronique : Anonyme : une personne demeurant à Beure en aval du projet, dénonce les nuisances sonores qu'il constate dans son habitation, pourtant située en retrait des 90m qui positionnent les points de mesures acoustiques. Face à la probabilité d'une augmentation de l'impact acoustique, qui devra donner lieu à des mesures d'évitement après travaux, il demande à ce que le pétitionnaire anticipe et prévienne d'ores et déjà un renforcement des protections acoustiques en direction de Beure.**

Sur la commune de Beure, les études acoustiques montrent qu'aucune maison d'habitation n'est exposée à des niveaux acoustiques dépassant les seuils réglementaires. C'est pour cette raison qu'aucune protection acoustique n'est prévue dans ce secteur. Cela ne signifie pas pour autant que les nuisances sonores ne sont pas présentes, simplement qu'elles sont en-dessous des niveaux réglementairement acceptés.

Des mesures acoustiques seront réalisées après la mise en service de l'infrastructure. En cas de valeurs supérieures aux niveaux réglementaires, le maître d'ouvrage sera dans l'obligation de renforcer les protections acoustiques ou de procéder à des isolations de façades de manière à ramener l'ensemble des riverains du projet sous les seuils réglementaires.

1.6. SUR L'ENVIRONNEMENT (LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET L'ARTIFICIALISATION DES SOLS)

1.6.1. POINTS NEGATIFS EVOQUES

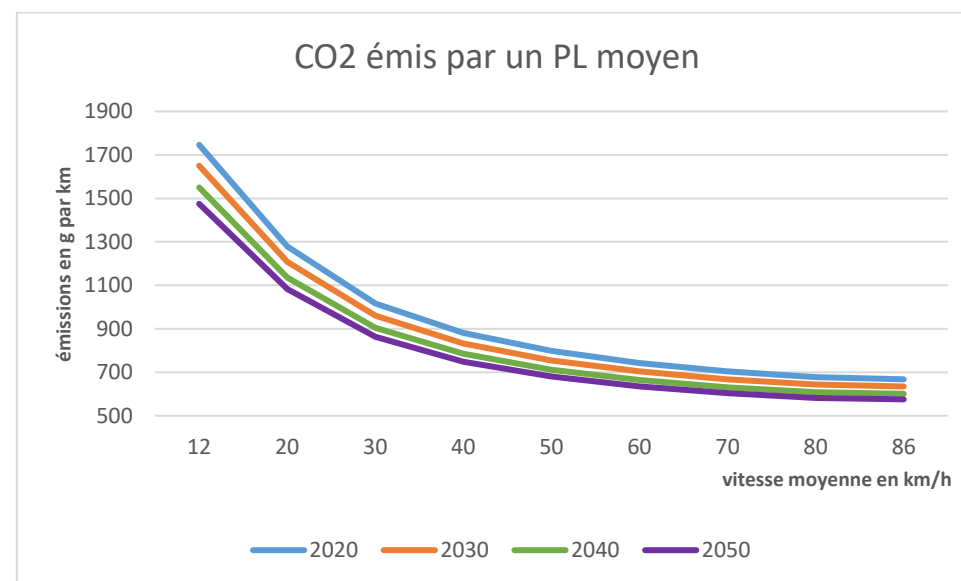
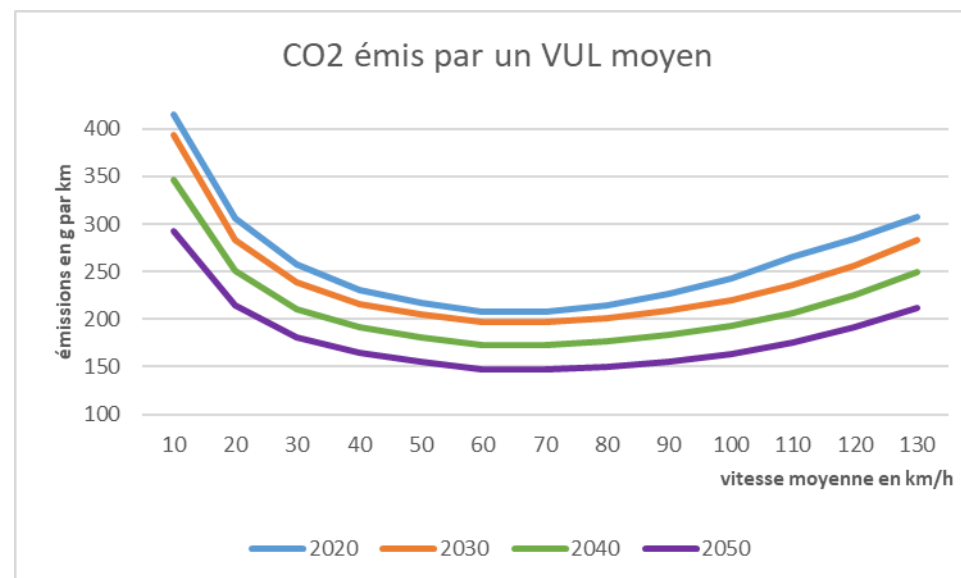
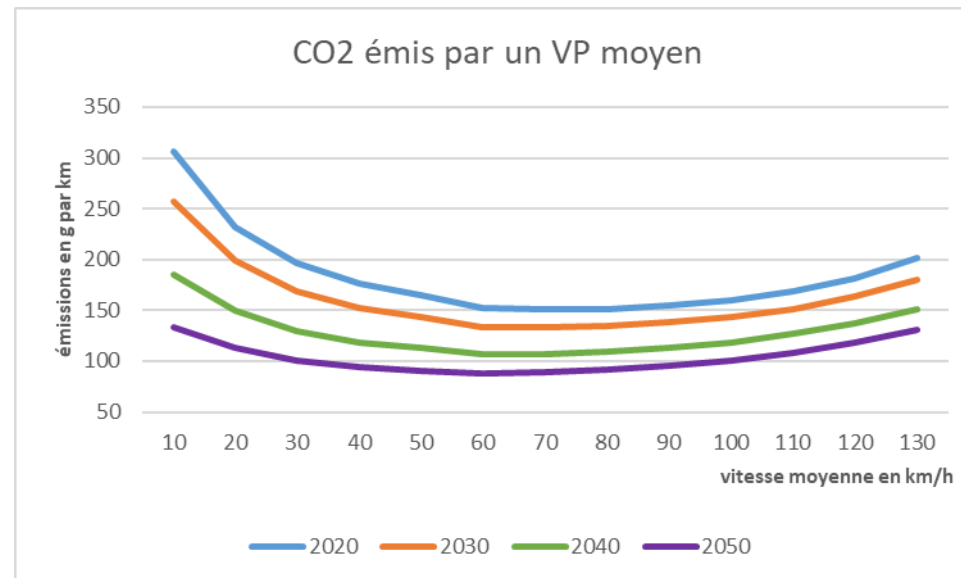
➤ **Le projet, considéré comme incitatif à une augmentation du trafic routier, est également présenté comme étant non adapté au réchauffement climatique car pourvoyeur de CO2 et générateur d'une artificialisation des sols. Il va donc à l'encontre de la nécessaire transition écologique qui dicte de limiter la circulation, notamment celle des camions.**

Il est d'abord nécessaire de rappeler qu'actuellement, le trafic sur la section « Boulevards-Beure » est globalement très dense sur l'ensemble de la journée, avec deux pointes de trafic marquées le matin dans le sens entrant en direction de Besançon, et le soir dans le sens sortant. Ce trafic chargé et la densité des échangeurs présents de manière très rapprochée le long du tracé ont pour effet la formation de congestions quotidiennes de cette section, et notamment en périodes de pointe du matin et du soir. Les week-ends, des phénomènes de congestion se forment également, mais les horaires sont beaucoup plus variables. Cette congestion impacte très fortement le fonctionnement des échangeurs et des voiries qui y sont connectées.

Les phénomènes de congestion récurrents matin et soir sur cette section occasionnent **des comportements d'évitement de la part des automobilistes accentués par les applications GPS** : pour ne pas se retrouver bloqués dans les bouchons, ils adoptent des stratégies d'évitement de tout ou partie de la RN57 au profit des voiries urbaines des quartiers de Besançon (rue de Velotte, rue du Polygone, rue Nodier, avenue de la Gare d'eau, rue de l'Oratoire, rue Edison...), d'Avanne et de Franois. Le fonctionnement de ces voiries se retrouve fortement impacté, rendant impossible tout aménagement permettant d'y pacifier la circulation, et y dégradant les conditions de circulation des transports en commun et des modes actifs.

Ces congestions quotidiennes et récurrentes sont sources d'émissions polluantes qui impactent les populations riveraines de la RN57, mais également les populations habitants dans les quartiers bordant les voiries servant de voies d'évitement de la RN57. Les graphiques ci-dessous, issus d'une étude du CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) intitulée « Emissions routières des polluants atmosphériques – Courbes et facteurs d'influence », illustrent la quantité de CO₂ émise par les véhicules particuliers (VP), les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids-lourds (PL) en fonction de leur vitesse moyenne. On y constate notamment que le régime moteur optimal des véhicules légers et des véhicules utilitaires se situe aux alentours de 70 km/h (86 km/h pour les poids-lourds), vitesse pour laquelle les émissions de polluants et la consommation de carburant sont minimales. Pour des vitesses très faibles (inférieures à 30 km/h) correspondant à des situations de congestion, les émissions et la consommation sont en revanche très élevées pour les véhicules légers et les utilitaires, et maximales pour un poids lourd.

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE
DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE



Une évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au projet a été réalisée dans l'étude d'impact : les émissions générées par les travaux ont été décomptées, ainsi que celles en phase d'exploitation de la route (qui comprennent les émissions liées aux véhicules qui y circulent ainsi que celles liées à l'entretien de la route).

Les émissions globales du projet en phase construction sont de l'ordre de 31 597 T eqCO₂ (soit du même ordre que les émissions liées à la circulation actuelle des véhicules pendant un an).

En phase exploitation, à l'horizon 20 ans après la mise en service, les émissions annuelles seront de l'ordre de 38 762 t eq CO₂ /an, contre 41 760 t eq CO₂/an sans réalisation du projet, **soit une diminution des émissions de CO₂ de 2 997 t eq CO₂ par rapport à une situation sans projet.**

A titre de comparaison, à l'échelle de Grand Besançon Métropole, les émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur des transports s'élèvent à 655 kt eq CO₂ en 2016 (donnée OPTTEER – ATMO BFC – 2016). Les émissions liées à la construction de ce projet représentent 4.8 % du total des émissions annuelles de Grand Besançon Métropole pour le secteur des transports en 2016. Les émissions annuelles liées à l'exploitation du projet représenteront 5.92 % du total des émissions annuelles de Grand Besançon Métropole pour le secteur des transports, contre 6.38% sans réalisation du projet.

Le projet d'aménagement proposé prévoit par ailleurs la réalisation d'aménagements favorisant les circulations des transports en commun et des modes actifs : réalisation de voies de circulation et ouvrages de franchissement de la RN57 et du Doubs dédiés aux modes actifs, ouvrage de franchissement de la RN57 pour les transports en commun permettant une amélioration du niveau de service de la ligne 4, voies dédiées aux transports en commun pour la desserte de Planoise et de Micropolis... Ces aménagements favoriseront le report modal vers des transports moins émetteurs et feront donc diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, l'Etat met en place, dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2, les actions qui ont vocation à permettre l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone des déplacements à l'horizon 2050. Cette stratégie SNBC 2 constitue la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique conformément aux engagements pris par la France dans l'Accord de Paris sur le climat. Elle comporte notamment les actions visant à fortement réduire les émissions des véhicules.

➤ **La prise en compte d'hypothèses d'un trafic routier plus important pour l'appréciation des gaz à effet de serre (GES), du bruit, de la pollution de l'air fait défaut.**

Certains contributeurs reprochent au maître d'ouvrage une prise en compte insuffisante du trafic induit par la mise en service du projet. Sur cette thématique, il faut mentionner un rapport du SETRA (Service d'études sur les transports, les roues et leurs aménagements) daté d'octobre 2012 intitulé « L'induction de trafic - Revue Bibliographique » qui a pour objet de présenter une analyse de la littérature scientifique existante sur le sujet du trafic induit, autant pour clarifier cette notion de trafic induit, que pour une première approche des méthodes actuellement utilisées, ou du moins recommandées, pour le prendre en compte.

Il précise les éléments suivants :

Chapitre 1 - Cadres théoriques

Paragraphe 2 - Composantes du trafic induit (p7)

Les composantes principales du trafic induit par un nouvel aménagement routier correspondent à ce que l'on appelle la « triple convergence » qui recouvre les notions de convergence spatiale, convergence modale et convergence horaire.

- la convergence spatiale consiste en un changement d'itinéraire. Cette modification d'itinéraire conduit à une modification des distances parcourues, celles-ci pouvant être rallongées ou raccourcies ;
- la convergence modale consiste en un report vers le mode routier et une diminution du taux d'occupation des véhicules : des usagers qui utilisaient les transports collectifs pour éviter la congestion se reportent vers la voiture ;
- la convergence temporelle consiste en un changement d'horaire de déplacements, il s'agit principalement d'un report vers l'heure de pointe, les usagers évitaient auparavant cette période particulièrement congestionnée.

Chapitre 2 - Modélisation du trafic induit (p13)

Introduction : « Par ailleurs, il est important de noter que **les experts recommandent, pour modéliser le trafic induit, de développer des modèles de déplacements tels que les modèles à quatre étapes qui sont présentés dans la suite de ce rapport** ».

Chapitre 2.2.1 - Principe des modèles à quatre étapes (p20)

Pour estimer les trafics via une modélisation, on recourt à un modèle à quatre étapes, constitué des étapes de génération, distribution, choix modal et affectation qui traduisent, de façon simplifiée, les choix successifs effectués par l'utilisateur pour se déplacer : combien de déplacements ? de quelle origine vers quelle destination ? par quel mode ? par quel itinéraire ?

Chapitre 2.2.2 - Prise en compte du trafic induit dans les modèles à quatre étapes

L'exposé rapide des principes des différentes étapes permet de comprendre aisément que la convergence spatiale est traitée dans l'étape d'affectation tandis que la convergence temporelle est prise en compte à l'étape de choix de mode. De même, la modification des coûts généralisés intervient au niveau de l'étape de distribution via la modification de la répartition de la demande de déplacement. Enfin, il est possible de modifier le nombre de déplacements émis et attirés par zone en modifiant les données socio-économiques des zones qui interviennent dans les fonctions de génération.

Par ailleurs, il faut noter que les différentes étapes exposées précédemment sont liées et qu'il est conseillé de procéder à des itérations successives. Ces itérations permettent d'introduire des phénomènes de rétroaction et donc de modéliser les modifications de comportement des usagers en réaction à une modification des coûts de circulation.

Notons que dans certains cas les étapes de génération, de distribution et de répartition modale ne sont pas réalisées. En d'autres termes, la demande de transport n'est pas modélisée, mais constitue une donnée d'entrée du modèle. Elle est évaluée à partir d'observations des flux de déplacements via des enquêtes ou des comptages qui permettent de construire les matrices origines-destinations (OD) pour les différents modes. Ces matrices OD sont ensuite affectées sur le réseau, c'est-à-dire que les usagers sont répartis sur les différents itinéraires possibles en fonction des coûts généralisés de ces divers itinéraires. Ces modèles permettent de prendre en compte la convergence spatiale.

Application au projet d'aménagement de la RN57 :

Le projet d'achèvement du contournement de Besançon et notamment d'aménagement de la section comprise entre les Boulevards et Beure a fait l'objet d'une attention particulière portée sur les conditions d'évolution du trafic et la pérennité et la robustesse du projet proposé vis-à-vis des évolutions du trafic prévisibles.

Dès 2016, la DREAL - maître d'ouvrage du projet - s'est adjoint les compétences du Département Mobilités de la Direction Territoriale Centre-Est du CEREMA sous forme d'un contrat d'Assistance à Maîtrise

d'Ouvrage (AMO). Cette mission d'AMO portait sur un accompagnement de la DREAL pour la définition et le suivi d'un marché de modélisation et d'enquêtes de circulation, ayant pour objet l'actualisation du modèle statique de trafic de l'agglomération de Besançon. Ce modèle avait initialement été développé par l'agglomération du Grand Besançon dans le cadre de la mise au point du projet de tramway. Il prévoyait également l'appui du CEREMA à la DREAL pour la mise en œuvre d'un modèle de trafic à quatre étapes.

Avec l'aide du CEREMA, la DREAL a ensuite recruté deux prestataires privés chargés de :

- Lot 1 : réaliser des enquêtes de circulation sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération de Besançon dans l'objectif de recueillir les données sur l'usage et le fonctionnement actuel de l'infrastructure et de reconstituer la situation actuelle servant de calage au modèle
- Lot 2 : projeter la demande à un horizon futur et estimer l'évolution du trafic à l'échelle de l'agglomération et tester la réponse et la sensibilité du modèle à une variation de l'offre ou de la demande.

C'est le prestataire EGIS, reconnu dans ce domaine, qui a été recruté pour effectuer les missions du lot 2, et notamment les étapes de génération, de distribution, de choix modal et d'affectation du modèle à quatre étapes. Les hypothèses retenues pour la définition des scénarios futurs en terme d'évolution de l'offre routière, d'évolution des parts modales, d'évolution de la population, d'évolution des emplois, d'évolution du trafic sont précisément décrites dans l'étude d'impact, en partie 1.6.5.1. Hypothèses d'évolution de la demande prises en compte pour le modèle de trafic.

Le trafic induit a ainsi été pris en compte dans les modélisations de trafic élaborées dans le cadre du projet, selon une méthodologie reconnue par les experts du domaine.

➤ Les mesures de réduction des GES en phase chantier semblent insuffisantes.

Les mesures de réduction des émissions de GES en phase chantier sont décrites en partie 8.4.3.1 de l'étude d'impact. Elles sont rappelées ci-après :

■ Optimisation du mouvement des terres et de la réutilisation des matériaux, en prenant en compte le contexte du projet et le phasage des travaux :

- Les optimisations de profil en long et de profil en travers seront à réaliser en prenant en compte d'une part l'insertion paysagère et urbaine du projet et d'autre part les conséquences en terme de déblais et de remblais.
- Les hypothèses de réutilisation des matériaux de déblais seront à affiner pour tenir compte des résultats des analyses géotechniques et du phasage des travaux (disponibilité des matériaux au bon moment).
- Le devenir des excédents de déblais sera à étudier, en envisageant des dépôts définitifs dans les délaissés du projet, mais tout en veillant à son insertion urbaine et paysagère.

■ Optimisation des chaussées :

- Il s'agira d'abord de réduire au strict minimum la largeur roulable en fonction des contraintes de sécurité et des préconisations des guides techniques.
- Des optimisations du profil en long pourront permettre de favoriser les renforcements de chaussée lorsque le projet se situe au niveau de la plateforme existante. Un travail de d'optimisation des ressources sera également à conduire sur les chaussées, de manière à réutiliser au maximum les matériaux des chaussées démolies ou rabotées. Cette analyse sera à conduire en considérant le phasage du chantier et les conditions d'exploitation pour vérifier que la réutilisation des matériaux des chaussées détruites ou rabotées puisse bien intervenir dans le cadre du chantier (disponibilité des fraisats au moment de la mise en œuvre des chaussées).

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

- Des solutions de type enrobés tièdes seront étudiées, ainsi que des solutions employant des matériaux alternatifs (mâchefers, granulats de béton recyclés...), en fonction de la disponibilité de tels matériaux à proximité du chantier.

■ **Béton « bas carbone » :**

Des solutions d'optimisation de la formulation du béton seront étudiées afin d'utiliser un ciment le moins émissif possible et d'utiliser des additions comme les laitiers de haut-fourneaux.

■ **Acier « bas carbone » à fort taux de recyclage**

Les entreprises seront incitées à se fournir en acier avec un fort taux de recyclage.

■ **Suivi et réduction de l'impact environnemental :**

Dans le cadre du projet, **une démarche de suivi et de réduction de l'impact environnemental sera mise en œuvre** sous l'égide du maître d'œuvre à partir du démarrage des études détaillées. Cette mission aura plusieurs objectifs :

- Au stade Projet, identifier les solutions et modes de réalisation les plus vertueux en terme de réemploi des matériaux, d'optimisation de l'existant et de conception des ouvrages ;

- Au stade de la rédaction et de la passation des marchés de travaux, mettre en place une rédaction des marchés de travaux et un rendu des offres des entreprises dans lequel celles-ci seront challengées sur la réduction de l'impact environnemental de leurs travaux. Cela pourra se faire notamment par la sélection d'un certain nombre de prix du bordereau pour lesquels les entreprises devront utiliser l'éco-comparateur SEVE et calculer le bilan environnemental des solutions qu'elles proposent. Cela pourra notamment orienter le choix vers des entreprises dont le bilan environnemental sera le plus faible.

- Au stade de la direction de l'exécution des travaux, le maître d'œuvre devra veiller à ce que les solutions à faible bilan environnemental proposées par les entreprises dans leurs offres soient bien mises en œuvre et concrétisées.

Les mesures décrites ci-dessus correspondent à l'état des réflexions sur la décarbonation des métiers des travaux publics. Si d'autres techniques de décarbonation venaient à être reconnues d'ici le démarrage des travaux, leur mise en œuvre serait évidemment étudiée par le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre.

1.6.2. POINTS POSITIFS EVOQUES

➤ **Le projet a été pensé dès le départ en intégrant les enjeux environnementaux, avec l'utilisation de matériaux à faible empreinte carbone.**

Les enjeux environnementaux ont effectivement été intégrés le plus en amont possible dans l'opération, et le seront jusqu'à la mise en service grâce la mission spécifique de suivi et de réduction de l'impact environnemental du projet, confiée au maître d'œuvre de l'opération.

1.6.3. PROPOSITIONS EMISES

➤ **Utiliser du « bitume écologique » (sap) afin de limiter l'artificialisation des sols.**

La circulaire de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités du 12/05/2023 relative à la décarbonation des travaux de chaussée sera mise en œuvre dans le cadre du projet. Elle donne notamment l'ensemble des pistes de travail qui peuvent être mises en œuvre sur le réseau routier non concédé afin de réduire l'impact environnemental des travaux de chaussée.

➤ **Créer des zones tampons végétalisées (sap).**

Le projet d'aménagement paysager a une vocation beaucoup plus large que la simple création de zones tampons végétalisées. Afin de garantir la prise en compte de l'insertion paysagère et urbaine du projet lors de l'ensemble de sa mise en œuvre, le maître d'ouvrage a d'ores et déjà recruté un assistant à maître d'ouvrage paysagiste, spécialisé sur ces thématiques. Il est chargé de piloter une démarche transversale avec tous les acteurs concernés afin de proposer des solutions pour une prise en compte de l'insertion du projet dans son environnement à la bonne échelle à chaque étape du projet, depuis les études techniques détaillées jusqu'à l'achèvement des travaux. Par ailleurs, l'équipe de maîtrise d'œuvre recrutée pour réaliser les études détaillées et le suivi des travaux est pluridisciplinaire, composée d'un paysagiste, d'un architecte et d'un bureau d'étude technique. C'est la réunion de l'ensemble de ces compétences qui va permettre de répondre aux enjeux forts d'intégration paysagère du projet.

1.7. SUR DES INSUFFISANCES OU INCOHERENCES DU DOSSIER

➤ **Des défauts de cohérence dans certains des documents présentés pour l'enquête relative à l'autorisation environnementale sont mentionnés (cf. Obs RE 190) et notamment :**
- la présentation schématique du demi-échangeur des Vallières de la page 25 (présence d'un giratoire) et celui de la page 32 (carrefour à feux) ;

Les remarques de ce contributeurs porte sur la note de présentation non technique du projet.

La représentation schématique du demi-échangeur des Vallières de la page 25 n'a en effet pas été mise à jour dans la notice de présentation du projet : c'est effectivement un carrefour à feux qui sera mis en œuvre, et non pas un giratoire. C'est le schéma de la page 32 qu'il faut considérer, qui est d'ailleurs en cohérence avec le texte.

- **Les représentations visuelles du trafic à l'horizon 2045 calquées sur l'orthophoto de l'aménagement existant, auquel a été ajouté le viaduc enjambant le Doubs, mais sans que n'y figure l'échangeur de Champ Melin et avec la présence des 2 giratoires côté Beure (dont 1 ne figure pas sur le plan de la page 23) ;**

Les représentations visuelles du trafic font apparaître des cercles correspondant aux « nœuds » de trafic routier, correspondant à des points particuliers de connexion ou de déconnexion de voie de circulation. Ces nœuds ne correspondent pas forcément à des giratoires, ils peuvent correspondre simplement au point de

**RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE
DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

connexion d'une bretelle. Ces schémas n'ont pas vocation à représenter le détail des aménagements, mais plutôt les charges de trafic sur chaque section de voie comprise entre deux nœuds de trafic.

- Des plans globaux ou détaillés avec côté Beure tantôt 1 giratoire, tantôt 2 giratoires.

Le plan général du projet fait bien apparaître qu'il ne restera qu'un seul giratoire au niveau de Beure.

2. THEMES CONCERNANT LE PROJET, MAIS N'APPARAISSANT PAS EN LIEN AVEC LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Bien que ces différents thèmes ne soient pas en lien avec la demande d'autorisation environnementale, le maître d'ouvrage a souhaité apporter des réponses aux contributeurs afin de les éclairer sur les choix déjà effectués, et de prendre en compte les remarques ou propositions permettant d'améliorer encore le projet.

2.1. SUR LES INFRASTRUCTURES PROJETEES ET LE TRAFIC INDUIT

2.1.1. LES POINTS NEGATIFS EVOQUES

1. Concernant le caractère clivant du projet :

➤ **Le tracé, assimilable à une « autoroute urbaine » reliant le Benelux à la Suisse, est considéré comme inapproprié car il traverse la ville et isole des quartiers (notamment celui de Planoise) et ne mérite pas le nom de « contournement » ; le projet est caractérisé par un déséquilibre très important entre un trafic de transit favorisé et une desserte locale défavorisée.**

Sur la notion de contournement, il est utile de rappeler que la section objet de l'enquête s'inscrit dans un projet global de « contournement de Besançon », initié depuis plusieurs dizaines d'années, qui comprenait 3 sections d'aménagement phasées dans le temps : une première section (Voie des Montboucons) mise en service en 2003, une seconde section (Voie des Mercureaux) mise en service en 2011, et la section centrale restant à aménager. Le débat concernant la notion de « contournement » et son tracé global n'est donc plus à l'ordre du jour.

Concernant le programme de l'aménagement de la section comprise entre « les Boulevards » et Beure, il faut rappeler qu'une mission de rédaction d'un programme d'aménagement « de et autour de » la RN57 a été confiée par Grand Besançon Métropole en 2013-2014 à une équipe constituée d'un urbaniste, d'une architecte-paysagiste, du CEREMA et d'un expert en économie et technique de l'aménagement. L'objectif de cette mission était de ne pas voir le territoire comme étant « à traverser », mais plutôt comme étant « à construire » : le projet d'infrastructure participe à cette construction, et doit être considéré comme un acte d'aménagement contribuant au projet global.

Le travail de cette équipe, qui a donné lieu à un recensement et à une analyse de l'ensemble des études existantes sur le sujet, puis à des ateliers de travail avec toutes les parties prenantes (Ville et Agglomération de Besançon, DREAL, Conseil Régional et Conseil Départemental) a permis d'aboutir à un programme d'aménagement complet et consensuel, partagé entre tous ces acteurs. Le document recense 38 objectifs à satisfaire, regroupés en 4 services à rendre au territoire : service circulatoire, service urbain, service environnemental et service paysager. C'est sur la base de ce document que le projet proposé aujourd'hui a été élaboré, en veillant à la satisfaction de l'ensemble des objectifs.

Comme cela a déjà été rappelé plus haut, la section à aménager entre les Boulevards et Beure accueille un trafic routier très important (entre 32000 et 46000 véhicules par jours, dont 12% de poids-lourds), dont des

accès prioritaires puisque c'est l'itinéraire d'accès routier vers le CHU pour l'ensemble des communes périurbaines de Besançon située sur le premier plateau. Au vu du réseau viarie de Besançon, toute indisponibilité de la RN57 occasionne des perturbations extrêmement conséquentes dans l'ensemble de l'agglomération, pouvant bloquer le réseau routier pendant plusieurs heures comme cela a été le cas à plusieurs reprises ces dernières années. Le choix de profil en travers de l'aménagement représente le meilleur compromis trouvé entre les enjeux liés à la sécurité des usagers, à celle des personnels d'exploitation de la DIR Est et aux impératifs des services de police et de secours.

Il convient aussi de rappeler que les études de trafic réalisées dans le cadre du projet ont démontré que 80 % des utilisateurs de cette portion de la RN57 n'en parcourent pas la totalité. Le projet est donc pensé avant tout pour répondre aux besoins d'un trafic de desserte locale, et c'est pour cette raison que l'accent a été mis sur :

- le maintien de tous les points d'échange actuels (qui sont retravaillés pour les rendre plus efficaces et plus sécuritaires),
- la création de nouveaux points d'échange, notamment le nouveau demi-diffuseur aux Vallières qui permettra d'améliorer l'accès à la polyclinique et le nouveau diffuseur de Champ Melin, qui facilitera la desserte d'Emmaüs ainsi que de la pépinière,
- la mise en place de nouvelles voiries urbaines pour désenclaver le quartier de Terre Rouge notamment,
- la refonte des accès à Micropolis pour tous les modes de déplacement,
- de nouveaux franchissements pour les modes actifs et les transports en commun : on peut citer notamment la passerelle pour les modes actifs reliant Planoise à Micropolis et à la Malcombe, et l'ouvrage réservé aux transports et commun et aux modes actifs reliant le Nord de Planoise à la rue de Dole en direction du Centre-Ville qui vont largement contribuer à relier le quartier de Planoise au reste de la ville.

Le projet apporte ainsi une réponse aux enjeux de désenclavement des quartiers et de diminution de la fracture urbaine.

Enfin, afin de garantir la prise en compte de l'insertion paysagère et urbaine du projet lors de l'ensemble de sa mise en œuvre, le maître d'ouvrage a d'ores et déjà recruté un assistant à maître d'ouvrage paysagiste, spécialisé sur ces thématiques. Il est chargé de piloter une démarche transversale avec tous les acteurs concernés afin de proposer des solutions pour une prise en compte de l'insertion du projet dans son environnement à la bonne échelle à chaque étape du projet, depuis les études techniques détaillées jusqu'à l'achèvement des travaux. Par ailleurs, l'équipe de maîtrise d'œuvre recrutée pour réaliser les études détaillées et le suivi des travaux est pluridisciplinaire, composée d'un paysagiste, d'un architecte et d'un bureau d'étude technique. C'est la réunion de l'ensemble de ces compétences qui va permettre de répondre aux enjeux forts d'intégration paysagère et urbaine du projet.

2. Concernant le trafic induit :

➤ **La fluidité offerte par le nouvel aménagement sera source d'attractivité pour le trafic en général et le trafic poids lourds de transit en particulier qui quitteront l'autoroute pour emprunter la RN57 puis la RN83 et inversement. Cette situation sera génératrice d'une augmentation de la circulation, tant sur le contournement que sur la RN83, et amènera à nouveau à des engorgements à terme. Les désengorgements que les nouveaux aménagements permettront ne seront pas pérennes en raison d'un trafic induit qui ne fera qu'augmenter (est notamment cité le « paradoxe de Braess »).**

Le projet d'achèvement du contournement de Besançon et notamment d'aménagement de la section comprise entre les Boulevards et Beure a fait l'objet d'une attention particulière portée sur les conditions d'évolution du trafic et la pérennité et la robustesse du projet proposé vis-à-vis des évolutions du trafic prévisibles.

Comme cela a déjà été indiqué plus haut, dès 2016, la DREAL - maître d'ouvrage du projet - s'est adjoint

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

les compétences du Département Mobilités de la Direction Territoriale Centre-Est du CEREMA sous forme d'un contrat d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO). Cette mission d'AMO portait sur un accompagnement de la DREAL pour la définition et le suivi d'un marché de modélisation et d'enquêtes de circulation, ayant pour objet l'actualisation du modèle statique de trafic de l'agglomération de Besançon. Ce modèle avait initialement été développé par l'agglomération du Grand Besançon dans le cadre de la mise au point du projet de tramway. Il prévoyait également l'appui du CEREMA à la DREAL pour la mise en œuvre d'un modèle de trafic à quatre étapes.

Avec l'aide du CEREMA, la DREAL a ensuite recruté deux prestataires privés chargés de :

- Lot 1 : réaliser des enquêtes de circulation sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération de Besançon dans l'objectif de recueillir les données sur l'usage et le fonctionnement actuel de l'infrastructure et de reconstituer la situation actuelle servant de calage au modèle
- Lot 2 : projeter la demande à un horizon futur et estimer l'évolution du trafic à l'échelle de l'agglomération et tester la réponse et la sensibilité du modèle à une variation de l'offre ou de la demande.

C'est le prestataire EGIS, reconnu dans ce domaine, qui a été recruté pour effectuer les missions du lot 2, et notamment les étapes de génération, de distribution, de choix modal et d'affectation du modèle à quatre étapes. Les hypothèses retenues pour la définition des scénarios futurs en terme d'évolution de l'offre routière, d'évolution des parts modales, d'évolution de la population, d'évolution des emplois, d'évolution du trafic sont précisément décrites dans l'étude d'impact, en partie 1.6.5.1. Hypothèses d'évolution de la demande prises en compte pour le modèle de trafic.

Le trafic induit des véhicules légers mais également des poids-lourds a ainsi été pris en compte dans les modélisations de trafic élaborées dans le cadre du projet, selon une méthodologie reconnue par les experts du domaine.

Concernant spécifiquement la question de l'utilisation de la RN83 par les poids-lourds, il est nécessaire de rappeler que la RN83 est classée comme route à grande circulation par décret en Conseil d'État n° 2009-615 du 3 juin 2009. Elle accueille un trafic de l'ordre de 8 000 à 13 000 véhicules/jours suivant les sections, dont 2 100 à 2 500 poids-lourds/jours (entre 17 % et 29 % du total). Cette infrastructure bidirectionnelle traverse plusieurs villages dont les riverains se plaignent fortement des nuisances occasionnées par le trafic des poids-lourds. Ils se sont regroupés en 2021 en une association dénommée « Bonne route ! », dont l'un des objectifs est de faire interdire les poids-lourds en transit entre Beure et Poligny, les autoroutes A39 et A36 (payantes) représentant selon eux un itinéraire alternatif.

S'il est aisé de comprendre les nuisances subies par les riverains de la RN83 la question de la mise en œuvre d'une régulation du transit des poids-lourds est très complexe. Preuve en est des arrêtés d'interdiction du transit des poids-lourds qui ont déjà été pris dans le passé par les maires des communes traversées par la RN83, et qui ont été annulés car entachés d'illégalité.

A l'heure actuelle, les poids lourds en transit de la RN83, qui utilisent la RN57 entre la barrière de péage d'Ecole Valentin et Beure, représentent 20% du trafic des poids lourds sur la RN57 et seulement de 2,4% du trafic total de la RN57.

Conscient de la problématique du trafic de transit des poids-lourds sur la RN83, l'Etat a recruté au mois de juin 2024 un bureau d'étude spécialisé en transport et en aménagement urbain pour réaliser, sous l'égide du préfet du Doubs, une étude afin de rechercher des solutions pour réguler le trafic de transit des poids lourds sur la N83.

➤ **Une fluidification du trafic sur l'emprise du projet reportera les bouchons ailleurs (ex : côte de Larnod), d'autant plus qu'elle encouragera l'étalement urbain (une facilité d'accès à Besançon peut inciter à vivre de plus en plus loin de la ville).**

■ Le SCOT, outil de planification permettant de prévenir les effets d'une périurbanisation induite par l'aménagement

Il est d'abord nécessaire de rappeler que l'urbanisme est l'un des domaines majeurs qui ont été décentralisés aux communes en 1983. Depuis lors, communes et groupements disposent de la compétence en matière de documents d'urbanisme, d'aménagement urbain, de permis de construire et d'autorisations et d'actes relatifs à l'occupation ou à l'utilisation du sol. Lors des divers échanges avec les élus de Grand Besançon Métropole, et plus particulièrement lors de la réunion d'échange avec le conseil communautaire du 4 mai 2021, la question de l'effet catalyseur potentiel de l'infrastructure sur les migrations résidentielles vers la périphérie en l'absence de coordination entre les documents de planification a été largement abordée et débattue.

L'objectif du « zéro artificialisation nette (ZAN) d'ici à 2050 » est inscrit dans le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) de Bourgogne-Franche-Comté. Le SRADDET précise en outre que cet objectif sera mis en application à l'échelle des SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale). Le SCOT est donc l'outil qui permettra de retranscrire cet objectif sur le territoire bisontin et donc de prévenir un effet de périurbanisation qui pourrait être induit par le projet d'aménagement. La loi de 2023 prévoit en outre que les SCOT et les PLUi devront intégrer et territorialiser les objectifs ZAN, respectivement avant le 22 février 2027 et le 22 février 2028.

La décision de réviser le SCOT de l'agglomération bisontine a été prise en décembre 2017, avec pour objectif d'aboutir à un document approuvé à l'échéance fin 2022. Le travail d'élaboration du document d'orientation et d'objectifs est toujours en cours, piloté par le Syndicat Mixte du SCOT. Le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) a été adopté en novembre 2023. Il constitue la clé de voûte du SCOT en permettant de se projeter dans le temps long à travers un projet politique, stratégique, prospectif à l'horizon 2040 et sachant s'adapter aux évolutions à l'œuvre ou à venir.

L'un des grands objectifs du PAS est de planifier un développement responsable qui ménage ses ressources pour garantir les besoins des générations futures. Cet objectif est décliné en différents attendus. Concernant l'artificialisation, le PAS veut réduire le rythme de l'artificialisation des sols en s'inscrivant dans une trajectoire « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050. La trajectoire de sobriété foncière s'effectue en trois temps :

➤ 2021-2030 : l'objectif est de réduire de -55 % la consommation foncière d'espaces naturels et agricoles par rapport à la période 2011-2020. Pour ce faire, les élus souhaitent :

- o Maîtriser l'étalement urbain en trouvant un équilibre entre les besoins de développement du territoire et la préservation de la ressource foncière, recherchant ainsi l'efficacité foncière,
- o Prioriser le développement au sein des espaces bâtis, en mobilisant des potentiels identifiés et qui peuvent être différents en fonction du contexte (bâti vacant et mutable, friche, dent creuse),
- o Développer des formes urbaines moins consommatrices d'espace tout en étant respectueuses de la qualité urbaine et paysagère,
- o Prioriser la mobilisation du foncier économique en extension aux fonctions nécessaires mais incompatibles avec l'espace urbain.

➤ 2031-2040 : l'objectif est de réduire de -50 % l'artificialisation par rapport à la période 2021-2030.

➤ 2041-2050 : l'objectif est de réduire l'artificialisation pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette en 2050.

Autre objectif affiché par le PAS, il s'agit de réduire l'artificialisation des sols en évitant l'étalement urbain dans un cadre de solidarités et de respect des spécificités des territoires.

Afin d'atteindre les objectifs de réduction de la consommation d'espaces et de l'artificialisation, les élus encouragent le développement de nouvelles formes urbaines plus denses pour une optimisation du foncier qui tiennent compte :

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

- o des efforts déjà réalisés au cours des dix dernières années en matière de densification,
- o du rôle du pôle urbain dans l'armature territoriale,
- o des spécificités locales et notamment paysagères et écologiques.

Un second grand objectif du PAS est d'organiser un développement en bassins de proximités pour mieux vivre ensemble en affirmant le rôle de l'armature territoriale comme modèle d'organisation et de structuration du territoire garant des équilibres et des proximités.

L'organisation territoriale du SCoT se structure autour de l'unité urbaine de Besançon qui concentre l'emploi et les grandes fonctions métropolitaines, complétée par les polarités secondaires de Saint-Vit, Saône et Marnay. Depuis plus de 10 ans, le territoire a engagé la construction d'une organisation urbaine permettant à certaines communes de venir en appui à la ville-centre pour construire des polarités intermédiaires et structurantes.

Afin de s'adapter aux modes de vie qui évoluent et imposent de réinventer sans cesse les différentes politiques d'aménagement, le projet porte la volonté de poursuivre cette organisation qui articule et équilibre le secteur très urbain de l'agglomération de Besançon avec les espaces périphériques du territoire pour répondre aux besoins des habitants et retrouver les ambiances urbaines et villageoises caractéristiques de Franche-Comté.

Promouvoir une armature territoriale en bassins de proximité doit permettre d'assurer l'accessibilité à une offre urbaine d'équipements, de services et commerces en moins de 5 minutes en voiture et moins de 15 minutes à vélo. Les centralités urbaines, lorsqu'elles existent, constituent le lieu privilégié d'implantation de l'offre.

Le développement urbain du SCoT s'inscrit dans la consolidation et l'extension de la structuration autour de l'armature urbaine engagée par le précédent SCoT. L'armature territoriale du PAS repose sur l'affirmation d'une organisation en bassins de proximité offrant un éventail de logements, d'emplois, de services et d'équipements différenciés suivant la situation du bassin, et dont l'accessibilité ne nécessite pas l'usage impératif de la voiture individuelle.

L'armature territoriale procède de la consolidation de l'armature actuelle, étendue à l'ensemble du territoire du SCoT, sur le confortement des polarités existantes et l'accompagnement des polarités émergentes afin qu'elles puissent exercer leur rôle dans chacun des bassins, tant urbains, périurbains que ruraux.

Le rôle des polarités, existantes ou futures, sera à affirmer dans l'organisation du territoire. Pour assurer la complémentarité au sein même d'un bassin et éviter la multiplication des déplacements de longue distance motorisés, l'objectif est de renforcer les polarités en concentrant en priorité les différentes fonctions nécessaires au territoire. Elles développeront les commerces et services en fonction de leur vocation.

Enfin, les élus désirent anticiper la dépollution des sols afin de faciliter la réutilisation d'un espace dans l'aménagement urbain, notamment à vocation résidentielle. Leur réhabilitation est un enjeu économique et est devenue une solution d'avenir pour un territoire durable afin de contenir l'étalement urbain.

■ Apports du projet en matière de limitation du phénomène de périurbanisation

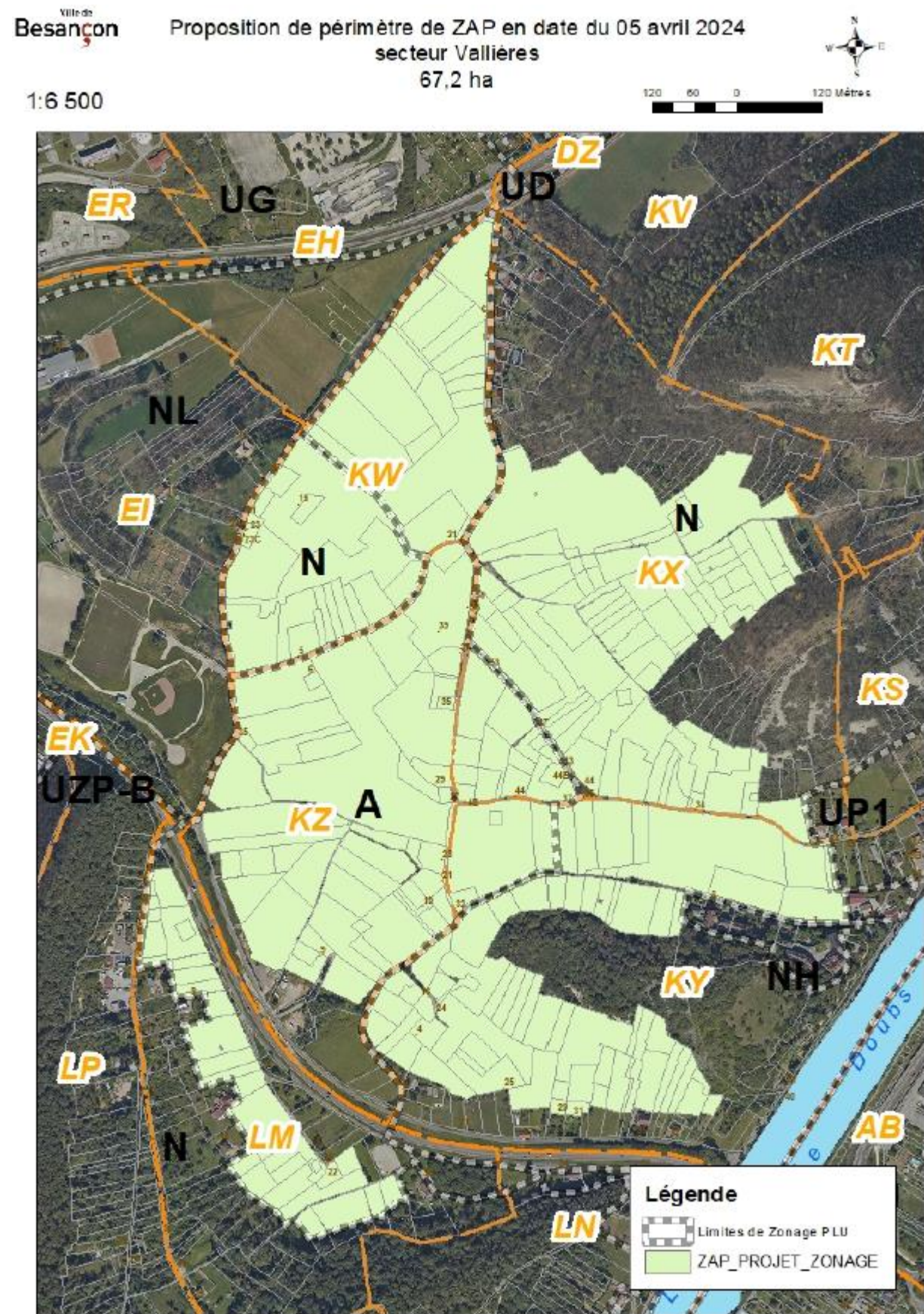
Depuis les années 2000 se développe un cadre législatif portant sur la gestion économe du foncier et les conséquences en terme d'aménagement du territoire. La préservation du foncier, en tant que ressource rare et non renouvelable représente désormais un enjeu essentiel qui doit être contenu dans les documents d'urbanisme, notamment dans les SCoT et les plans locaux d'urbanisme.

Le projet d'aménagement de la RN57 entre les Boulevards et Beure apporte, à son échelle, des réponses aux enjeux et aux dysfonctionnements relevés dans le programme « de et autour de » la N57. Il va permettre notamment d'améliorer la desserte du quartier de Terre Rouge, les liaisons entre les différents quartiers bordant la RN57 tout en y réduisant les nuisances dues aux trafics d'évitement. Il va ainsi permettre une meilleure qualité de vie dans ces quartiers, limitant ainsi une périurbanisation liée à la recherche d'une vie plus apaisée en périphérie. En améliorant les dessertes entre transports en commun et les liaisons pour les

modes actifs, le projet va également contribuer à un développement plus compact de la ville, facilitant l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle.

■ Le projet d'une Zone Agricole Protégée dans le secteur des Vallières pour prévenir le risque d'une urbanisation à proximité directe de la RN57

Par délibération du 11 avril 2024, Grand Besançon Métropole a acté le principe de proposer au Préfet du Doubs la création de Zones Agricoles Protégées sur le territoire de GBM, dont l'une se situe sur le territoire de la commune de Besançon, à proximité directe de la RN57, de part et d'autre du projet d'aménagement. Cette zone située dans le secteur Vallières-Port Douvot est essentiellement classée en zone Agricole et Naturelle du PLU. Grand Besançon mentionne dans sa délibération que ces dernières années, le site des Vallières a fait l'objet de spéculation foncière et de rétention foncière. L'objectif de GBM est de soustraire durablement ces zones agricoles au phénomène de pression foncière et de donner aux exploitants agricoles une visibilité de long terme propre à la réalisation d'investissements dans les installations et les équipements. Le lancement de l'enquête publique relative à la mise en place de cette ZAP est envisagé par GBM à l'automne 2024, pour une signature de l'arrêté préfectoral début 2025. Le périmètre du projet de ZAP est représenté sur la figure ci-dessous ; il a une surface de 67.2 ha.



➤ Le document de présentation du projet ne montre pas de carte de simulation de trafic dans le cas où le projet serait réalisé et en intégrant le trafic induit.

Comme cela a déjà été indiqué plus haut, le trafic induit a bien été pris en compte dans les études de trafic : les cartes de simulation du trafic présentées dans le dossier intègrent donc bien le trafic induit.

3. Concernant l'évolution du trafic :

➤ Le projet est considéré comme étant « d'un autre temps » car la place de la voiture va se réduire à l'avenir ; les chiffres sur l'évolution du trafic sont contestables (les projections des flux circulatoires annoncés à l'horizon 2045 pourraient se révéler complètement fausses notamment si le plan de mobilités -PDM- de Grand Besançon Métropole est respecté).

L'aménagement de cette portion de RN57 entre « les Boulevards » et Beure doit permettre de renforcer le rôle du contournement comme axe structurant majeur de l'agglomération, qu'il a perdu au fil du temps et au gré du développement des congestions, en permettant le report sur cet axe du trafic automobile circulant actuellement sur le réseau secondaire du fait de sa saturation.

Ce projet ne vise pas à opposer les modes de transports mais s'inscrit dans le cadre d'une politique beaucoup plus globale de développement des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle : développement des parkings relais, aménagements pour les modes actifs, amélioration de l'offre de transports en commun, réalisation de plans de déplacement d'entreprise... L'aménagement de la RN57 est bien pris en compte et fait partie de l'ensemble des aménagements prévus dans les hypothèses de déplacement du Plan de Mobilité (PDM) de Grand Besançon Métropole.

Le projet d'aménagement de la RN57 vise à reconstituer une nécessaire hiérarchisation du réseau routier : le report du trafic sur la RN57 permis par sa mise à 2x2 voies constitue une mesure d'apaisement de la circulation sur le réseau secondaire dans les quartiers, que la collectivité pourra mettre à profit pour y réaliser des aménagements favorables au nécessaire report modal. Rappelons également que le projet comporte un certain nombre d'aménagements pour les transports en commun et les modes actifs qui vont eux aussi encourager et faciliter le report modal.

➤ Une politique volontariste de réduction des places de parking disponibles serait incitative à la diminution du trafic.

Le Plan de Mobilité (PDM) de Grand Besançon Métropole, en cours d'élaboration, précise un certain nombre d'axes de travail, et notamment l'axe D consiste à définir le partage de l'espace public et la place de chaque mode. La question du stationnement y est abordée. Dans l'objectif d'assurer le partage multimodal de la voirie, une charte d'aménagement de la voirie sera rédigée, avec l'intégration des modes alternatifs. Sur la base de la hiérarchisation des voies, une spatialisation des différents besoins sur les espaces publics sera réalisée et conduira à un Plan piéton, à une stratégie pour le stationnement et à un schéma de covoiturage. Par ailleurs, la programmation des aménagements cyclables prévus au schéma directeur cyclable sera assurée, en priorisant les aménagements cyclables en fonction des requalifications prévues, des accès aux pôles d'échanges multimodaux et aux centralités de bassin. La priorité sera donnée à la requalification des pénétrantes de la ceinture des parkings relais (P+R) et à l'aménagement des itinéraires de niveau 1 du schéma directeur cyclable et des itinéraires desservant un site d'intermodalité.

Un plan de sécurisation des lieux à enjeux et de la circulation dans les quartiers et lotissement sera également déployé, en développant l'accessibilité piétonne aux endroits stratégiques et en sécurisant les accès aux écoles de l'agglomération.

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Enfin, le partage de l'espace public sera aménagé dans les centralités de bassin et dans les zones d'activité économiques.

Le projet d'aménagement de la RN57 entre les Boulevards et Beure va contribuer au développement de cette synergie en réalisant les aménagements pour les modes actifs prévus au schéma directeur cyclable et en améliorant l'ensemble des mobilités notamment dans le secteur du nœud multimodal de Micropolis : les voies réservées aux transports en commun, les voies pour les modes actifs favorisant les connexions entre Micropolis, le pôle d'échange multimodal, les stations de tram, le quartier de Planoise, la Malcombe et le quartier de Saint-Ferjeux vont avoir un effet bénéfique sur la multimodalité dans le secteur.

4. Concernant les aménagements cyclables :

➤ **Les voies cyclables sont inadaptées ; la passerelle sur le Doubs est à améliorer ; le projet manque de précision sur les aménagements cyclables prévus ; la cohabitation bus/vélo, proposée au projet sur certaines voies n'est pas opportune en termes de sécurité.**

Les aménagements cyclables proposés dans le projet ont été conçus sur la base des recommandations du CEREMA, et notamment des recommandations publiées en février 2021 et mai 2021 (« 8 recommandations pour réussir votre piste cyclable », cahier technique « Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite »). Les services techniques de Grand Besançon Métropole sont également étroitement associés à la conception de ces aménagements, dont ils seront gestionnaires par la suite.

Enfin, le maître d'ouvrage accueillerait très favorablement un travail de concertation avec les associations représentant les usagers cyclistes (les demandes de concertation formulées jusqu'à présent par le maître d'ouvrage n'ayant pas forcément été suivies d'effet).

➤ **La pratique du vélo est complètement sous-estimée.**

Les aménagements cyclables du projet ont été conçus sur la base des préconisations du CEREMA, et des chiffres de fréquentation attendus sur les différents axes. En particulier, les voies cyclables bidirectionnelles proposées dans le cadre du projet auront une largeur de 3 m, ce qui correspond à la recommandation du CEREMA pour des trafics de cyclistes attendus jusqu'à 3000 cyclistes par jour, deux sens confondus.

Les données de fréquentation des aménagements cyclables de la ville relevées par Grand Besançon Métropole en 2023 montrent des fréquentations de plusieurs centaines de cyclistes par jour dans les deux sens. Le pic de trafic mesuré était de 1913 cyclistes sur le pont de la République dans l'hypercentre une journée de beau temps. Ainsi, en concertation avec les services de Grand Besançon Métropole, il a été envisagé de concevoir les aménagements en prenant en compte une fréquentation de moins de 3000 cyclistes/jour. Ce chiffre est cohérent avec les éléments du Plan de Déplacement et de Mobilité de Grand Besançon Métropole.

5. Concernant les ronds-points :

➤ **Le nouveau rond-point s'ajoutant sur la rue de Dole ne résout nullement un point de congestion fréquent qui se situe au tourne à gauche vers la rue de l'Oratoire.**

Le modèle de trafic a démontré que la rue de l'Oratoire sert actuellement d'itinéraire d'évitement de la RN57 aux heures de pointe : à titre d'illustration, près de 60% du trafic actuel de la rue de l'Oratoire en heure de pointe du matin est lié à un itinéraire d'évitement de la RN57. En heure de pointe du soir, c'est même 69%

du trafic sur cette rue qui est lié à un itinéraire d'évitement de la RN57 congestionnée. C'est pour cette raison qu'une saturation se forme au niveau du tourne à gauche Route de Dole -> rue de l'Oratoire. Ainsi, ce n'est pas le nouveau giratoire de la route de Dole qui va résoudre le problème mentionné par ce contributeur, mais bien l'aménagement global de la RN57 qui va permettre d'y fluidifier le trafic et de limiter fortement les trafics d'évitement dans les quartiers.

➤ **Le flux entre Planoise et Beure est contraint de passer par deux ronds-points supplémentaires ce qui pourrait avoir un impact négatif sur les délais d'intervention des véhicules prioritaires.**

Dans le cadre du projet, le flux en direction de Beure traversera deux giratoires, comme c'est déjà le cas actuellement. Toutefois, la principale différence réside dans la suppression d'un giratoire qui, aujourd'hui, fonctionne à 140 % de sa capacité maximale. Actuellement, les flux sortant de la voie des Mercureaux et ceux provenant de la RN83 convergent sur ce giratoire, ce qui engendre des ralentissements significatifs. Dans la nouvelle configuration, ce giratoire sera supprimé, ce qui permettra au flux de ne plus subir les ralentissements causés par un trafic transversal. Le flux passera par un nouveau giratoire situé en amont, au niveau de l'échangeur du Champ Melin. Ce dernier sera principalement emprunté par des véhicules provenant de Planoise et se dirigeant vers Beure.

Concernant les véhicules d'intervention, le maître d'ouvrage rappelle que l'ensemble du projet a été conçu pour garantir une largeur suffisante, permettant à ces véhicules de remonter les files de voitures en cas de nécessité.

2.1.2. LES POINTS POSITIFS EVOQUES

Le Maître d'ouvrage prend note sans commenter des commentaires positifs ci-dessous, qui soulignent l'intérêt et la qualité du projet.

1. Concernant l'offre multimodale :

➤ **Le projet présente un intérêt pour les transports en commun (renforcement de la capacité et de la régularité).**
➤ **Le projet favorise les mobilités douces (infrastructures dédiées adaptées).**

2. Concernant la circulation des voitures et poids-lourds :

➤ **Le projet, qui concerne une route de dimension nationale et européenne, est présenté comme nécessaire et à réaliser rapidement car il concilie les attentes quotidiennes des usagers de la route et des riverains, lesquels souffrent des congestions récurrentes que connaît ce tronçon.**
➤ **Les nouvelles infrastructures et aménagements permettront une amélioration de la sécurité (bandes d'arrêt d'urgence ; mise aux normes des échangeurs).**
➤ **La fluidification du trafic conduira à une réduction, voire une suppression des nombreux itinéraires de « shunts » impactant des voiries non adaptées.**
➤ **La création de points de contrôle pour les poids lourds permettra de réguler le trafic des camions, en particulier ceux qui n'ont pas vocation à traverser ce secteur, et ainsi de limiter leur impact négatif.**

➤ **Partant du constat que la part modale de la voiture n'a baissé que de 1,3 % au cours des 13 dernières années, il apparaît difficile de voir la disparition rapide des embouteillages sur ce tronçon de la voie de contournement, sachant par ailleurs que 80 % des déplacements concernent la desserte locale et 20 % du transit, ce qui plaide pour la réalisation du projet.**

3. Concernant les accès à des lieux culturels et de soins :

➤ **Le projet facilitera l'accès au parc des expositions et des congrès Micropolis ainsi qu'aux 3 hôpitaux de l'agglomération bisontine.**

2.2. SUR DES CONSIDERATIONS POLITIQUES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

2.2.1. LES POINTS NEGATIFS EVOQUES

➤ **Le projet est qualifié d'aberration économique ; son coût, par ailleurs sous-estimé, est bien trop élevé ; la répartition des financements entre les divers contributeurs et leur capacité à assumer la dépense sont floues ; les aménagements induits ne semblent pas précisément définis ni chiffrés.**

Les éléments relatifs au coût et au financement du projet sont décrits dans la note de présentation non technique du dossier d'autorisation environnementale, partie 2.2.9 - Coût du projet :

Le projet a été évalué à hauteur de 130 millions d'euros en valeur 2020.

Il a bénéficié d'un financement à hauteur de 4 M€ dans le cadre du volet mobilité du CPER 2015-2020, prolongé jusqu'en 2022.

Une première phase d'aménagement est inscrite au volet Mobilité du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2023-2027 (signé en juin 2024) pour un montant de 84 M€. Elle correspond à la réalisation des acquisitions foncières et des études détaillées sur l'ensemble du projet, et à la réalisation des travaux sur la section comprise entre le diffuseur de l'Amitié (connexion avec la voie des Montboucons et le boulevards Kennedy) et le diffuseur de Planoise. **Ce montant de 84 M€ est réparti de la manière suivante entre l'Etat et les collectivités locales :**

Etat : 39 M€

Grand Besançon Métropole : 19.5 M€

Conseil départemental du Doubs : 15.5 M€

Région Bourgogne-Franche-Comté : 10 M€

TOTAL : 84 M€.

La seconde phase de travaux (entre le diffuseur de Planoise et Beure) sera financée dans le cadre du prochain contrat de plan Etat-Région 2028-2032.

Si ce coût peut paraître élevé, il s'explique notamment :

- par le contexte de réalisation des aménagements dans une zone urbanisée, tout en conservant la circulation pendant la réalisation des travaux ;

- par la volonté de développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun et modes actifs) ;

- par la nécessité de réaliser deux ouvrages de franchissement du Doubs (un viaduc routier et une passerelle modes actifs) ;

- par la mise en œuvre d'aménagements complémentaires à l'infrastructure routière, répondant aux objectifs du programme partenarial d'aménagement « de et autour de » la RN57 : création de voirie urbaine de désenclavement de quartier, itinéraires pour les modes actifs continus et en site propre, aménagements spécifiques pour les transports en commun ;

- par l'amélioration environnementale de l'axe existant : création de protections acoustiques pour les riverains, mise en place d'un assainissement routier permettant le recueil et le traitement des polluants, aménagements paysagers pour l'intégration de l'infrastructure, réaménagement et mise en place d'ouvrages de transparence écologique, etc.

Qui plus est, l'ensemble des estimations comprend une marge pour aléas variable en fonction des incertitudes inhérentes aux différents postes (20% pour les ouvrages d'art complexes, 10% pour les ouvrages d'art simples, 10 à 15% pour les travaux de terrassements, assainissements, chaussées et 10% pour les aménagements liés à l'environnement).

Environ un tiers du coût du projet est consacré aux aménagements dédiés aux transports en commun et aux modes actifs, ainsi qu'aux aménagements liés à l'environnement.

➤ **L'argent public consacré au projet bénéficiera au trafic PL Benelux-Milan.**

Il convient de rappeler que les études de trafic ont mis en évidence le fait que 80 % des usagers empruntant la section comprise entre les Boulevards et Beure ne le faisait pas en totalité : cela signifie que la grande majorité des usagers qui vont bénéficier des aménagements sont des usagers qui n'effectuent pas un trajet de transit. Pour mémoire, le taux de poids-lourds sur la section Boulevards-Beure de la RN57 est de 12%.

➤ **Le projet constitue une incitation à l'exode journalier de travailleurs locaux vers la Suisse.**

Le nombre de travailleurs frontaliers habitant à Besançon ou sa périphérie est estimé à 1236 en 2021 par France Travail. Ils représentent 3% du total des travailleurs frontaliers. Si le projet va effectivement améliorer le temps de parcours des habitants de l'agglomération qui se rendent en Suisse pour y travailler, ce temps restera néanmoins très important et relativement dissuasif (plus d'une heure de trajet dans un trafic fluide, ce qui est loin d'être le cas sur l'itinéraire aux heures de pointe).

A noter par ailleurs que l'Etat, aux côtés de la Région, ont investis plus de 110 M€ pour la régénération de la ligne ferroviaire des « Horlogers » pour offrir une infrastructure alternative à la voiture, rapide et robuste.

2.2.2. LES POINTS POSITIFS EVOQUES

Le Maître d'ouvrage prend note sans commenter des commentaires positifs ci-dessous, qui soulignent l'intérêt et la qualité du projet.

- Un tiers du coût du projet est consacré aux aménagements des transports en commun, aux modes doux et aux mesures compensatoires.
- Le projet offrira un gain de temps et d'argent pour les entreprises locales, ce qui le rend crucial pour le développement des entreprises industrielles locales et pour assurer un accès fluide aux zones d'activités stratégiques ; il contribuera à soutenir la compétitivité et à renforcer l'attractivité du territoire pour les entreprises, dans un contexte de mobilité accrue.

2.3. SUR LES INSUFFISANCES DE CERTAINES ETUDES ET ERREURS RELEVÉES

- L'augmentation de la circulation induite sur la RN83 en raison de la future attractivité du contournement de Besançon, notamment pour le trafic poids lourds de transit, n'est pas pris en compte dans le dossier ; est déplorée l'inexistence d'une modélisation de circulation future sans le projet mais avec une interdiction de circulation des PL en provenance ou à destination de la RN83. Cette étude aurait pu confirmer ou infirmer la nécessité du projet ; des doutes sont émis sur la pertinence et la fiabilité des projections de trafic.

Comme déjà indiqué plus haut, les poids lourds en transit de la RN83, qui utilisent la RN57 entre la barrière de péage d'Ecole Valentin et Beure, représentent 20% du trafic des poids lourds sur la RN57 et seulement de 2,4% du trafic total de la RN57.

Conscient de la problématique du trafic de transit des poids-lourds sur la RN83, l'Etat a recruté au mois de juin 2024 un bureau d'étude spécialisé en transport et en aménagement urbain pour réaliser, sous l'égide du préfet du Doubs, une étude afin de rechercher des solutions pour réguler le trafic de transit des poids lourds sur la N83.

- L'impact de la phase travaux est insuffisamment documentée car ils risquent de durer 10 ans (seulement 6 années annoncées dans l'étude d'impact).

La durée des travaux impactant la circulation sur la RN57 (hors travaux préparatoires) est évaluée à 2 phases de 3 ans chacune.

- Les documents versés à l'enquête n'informent pas sur le détail du financement des travaux entre diffuseur de Planoise et Beure.

La seconde phase de travaux (entre le diffuseur de Planoise et Beure) sera financée dans le cadre du prochain contrat de plan Etat-Région 2028-2032. La répartition financière entre les cofinanceurs sera la suivante :

Etat : 50%

Grand Besançon Métropole : 25%

Région Bourgogne-Franche-Comté : 12.5 %

Le Département du Doubs prend en charge le reste du financement au travers d'une participation forfaitaire.

- Une erreur graphique apparaît sur le plan général du projet (p20 étude d'impact) concernant une voie qui descend des Mercureaux vers la RN83 (obs. RE107)

Il ne s'agit pas d'une erreur graphique, mais d'un élément lié aux conditions d'exploitation de la future infrastructure. En effet, dans les discussions entre le maître d'ouvrage et la DIR Est (futur exploitant de l'aménagement) relatives à l'élaboration du projet, il est ressorti le besoin pour l'exploitant de disposer d'un itinéraire en « mode dégradé » pour faire circuler les usagers en cas de coupure du nouveau viaduc routier franchissant le Doubs. C'est pour cette raison qu'il existera une courte section de voirie permettant aux usagers descendant la voie des Mercureaux de rejoindre le giratoire situé sur la Commune de Beure dans le cas très particulier d'une coupure du viaduc. Dans ce cas uniquement, des mesures d'exploitation bien particulières seront mises en œuvre pour assurer la sécurité des usagers. En fonctionnement courant, cette section de voirie sera fermée à la circulation et physiquement inaccessible pour les usagers.

2.4. SUR LES ALTERNATIVES AU PROJET ET LES PROPOSITIONS VISANT A L'AMELIORER

2.4.1. ALTERNATIVES AU PROJET

1. Un développement d'une offre de mobilités alternatives satisfaisante de nature à éviter la dépendance à la voiture et aux camions. Sont attendus :

- Un accroissement des aménagements pour modes doux (ex : voie cyclable bidirectionnelle par la côte de Morre) et de mesures incitatives à les utiliser.
- Une évolution et une amélioration de l'offre de transports en commun (ex : agrandir des parkings en périphérie de la ville avec mise en place de navettes de bus, notamment aux heures de pointe ; assurer la gratuité des parkings relais et des transports en commun dans le périmètre de Grand Besançon Métropole ; créer une halte ferroviaire près du CHU ; assurer des interconnexions judicieuses avec les TER).
- Des mesures favorisant le recours au covoiturage (parkings relais à adapter aux besoins comme par exemple les parkings relais de Planoise, Larnod, Morre / La Vèze).
- Le développement du ferroutage.

Ces contributeurs semblent opposer les modes de transport et leur financement, avec l'idée « caricaturale » que soit la puissance publique investit dans un projet routier, soit elle investit dans des projets alternatifs à l'autosolisme. Or le sujet de la mobilité est à aborder dans sa globalité, sans opposer les différents modes de transports les uns aux autres.

Ainsi la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021, issue des travaux de la Convention citoyenne pour le climat, indique d'ailleurs comme objectif dans son titre IV « Se déplacer » : « rendre nos moyens de transports moins polluants, que ce soit les transports en commun, la voiture ou encore le transport aérien pour baisser les émissions de CO₂ et améliorer la qualité de l'air ». En ce sens, deux axes sont à traiter prioritairement selon cette loi :

- **Promouvoir les alternatives à la voiture individuelle** avec le déploiement de voies réservées au covoiturage à l'abord des grandes villes ou l'élargissement de la prime à la conversion aux personnes souhaitant remplacer un vieux véhicule polluant par un vélo à assistance électrique et un bonus vélo pour l'acquisition de vélos-cargo ;
- **Promouvoir la transition vers un parc de véhicules plus propres** avec la fin de la circulation des voitures les plus polluantes dans 45 grandes villes dès 2025 par la mise en place de zones à faibles

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

émissions mobilité (ZFE-m) ou l'objectif de fin de vente des voitures les plus émettrices de gaz à effet de serre en 2030.

Il est par ailleurs fondamental de bien comprendre que l'intervention de l'Etat ou des collectivités locales ne se limitera pas au financement du seul projet routier présenté dans le dossier. Les autres projets portés et financés sur le territoire de la métropole bisontine n'ont pas été présentés dans le dossier d'enquête car ce ne sont pas des alternatives au projet, mais bien des aménagements complémentaires, permettant d'activer l'ensemble des leviers d'action disponibles pour améliorer la mobilité « de tous et partout » sur le territoire et faire face aux défis climatiques. Pour autant, le projet présenté fait la part belle aux aménagements alternatifs à la voiture individuelle en mettant en place des voies pour les modes actifs et des voies réservées aux transports en commun ; il s'inscrit donc pleinement dans le schéma global de mobilité.

2. Une réflexion sur une révision de certains choix économiques concernant :

➤ La mise en œuvre d'une politique d'emplois locaux limitant les déplacements.

Cette mesure de bon sens dépasse largement le cadre du projet présenté ici et renvoie au SCOT en cours de révision.

➤ L'opportunité de l'implantation des lieux de stockage au regard de la facilité de desserte.

Le programme InTerLUD, financé par l'Etat, piloté par le Cerema, Logistic Low Carbon et ROZO, en partenariat avec l'ADEME, vise à relever le défi de la logistique dite « du dernier kilomètre », dont les enjeux sont à la fois environnementaux, sociétaux et économiques. En participant à ce programme, Grand Besançon Métropole s'est ainsi engagée à travailler en concertation avec les acteurs économiques locaux afin d'établir un plan d'action et de mettre en œuvre des solutions, adaptées au territoire. Après une phase de diagnostic, des groupes de travail ont été mis en place afin d'établir un plan d'action (évolution du cadre réglementaire, créations de nouvelles aires de livraison, verdissement des flottes, voies réservées, etc.). L'objectif est multiple : améliorer le cadre de vie, la qualité de l'air, les conditions de travail des professionnels de la logistique et renforcer l'attractivité du territoire.

3. Une nouvelle gestion du trafic poids lourds en transit et en particulier :

➤ L'abandon du choix politique du « tout camion ».

Cette question dépasse largement le cadre du projet présenté ici et interroge la stratégie régionale relative à la logistique, en cours de travail dans le cadre de la modification du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

➤ L'interdiction par les pouvoirs publics de tout trafic PL de transit sur la RN83 pendant 6 mois (ce qui permettrait d'évaluer l'impact de ce trafic spécifique sur les engorgements et ainsi savoir si le projet est nécessaire ou non).

En 2023 et 2024, la DIR Est a profité de travaux sur la RN83 pour expérimenter une interdiction temporaire

d'interdiction du trafic de transit des poids-lourds de plus de 3.5 tonnes. Durant ces expérimentations, le trafic des poids-lourds sur la RN83 a diminué de l'ordre de 20 à 30%, soit entre 400 et 600 poids-lourds par jour en moins sur l'itinéraire. Ces expérimentations sont restées ciblées sur des durées inférieures aux 6 mois proposés par ce contributeur, mais ont déjà permis d'en évaluer l'impact sur les congestions observées sur la RN57. L'effet obtenu est une réduction du trafic d'environ 2 à 3% sur la RN57, ce qui est loin d'être suffisant pour agir sur la congestion du trafic sur la RN57.

- La limitation des horaires de circulation des camions ainsi qu'une séparation des trafics locaux et internationaux.
- Une déviation des poids lourds (hors transit local) par la voie des Mercureaux, puis la RD104 pour éviter Beure et Larnod ; une modification du jalonnement sur la RN57 à l'entrée Nord de l'agglomération, en indiquant Dole/Dijon dès l'échangeur du Sablier (à Ecole-Valentin) pour faire transiter les camions via la RD75 (shuntant ainsi l'échangeur de Saint Ferjeux).

Conscient de la problématique du trafic de transit des poids-lourds sur la RN83, l'Etat a recruté au mois de juin 2024 un bureau d'étude spécialisé en transport et en aménagement urbain pour réaliser, sous l'égide du préfet du Doubs, une étude afin de rechercher des solutions pour réguler le trafic de transit des poids lourds sur la N83.

4. Une responsabilisation des automobilistes

Le maître d'ouvrage reste relativement dubitatif sur cette solution de « responsabilisation » des automobilistes. Les congestions observées sur la RN57 sont majoritairement dues aux déplacements domicile-travail et un grand nombre de contributeurs expriment de grandes difficultés à se reporter sur un autre mode de déplacement que la voiture.

5. Un recours à un projet alternatif :

- Il est regretté qu'un projet alternatif étudié par l'urbaniste Benoît Rauch en 2013-2014 n'ait pas été retenu car il est centré sur la RN57, évite des « mélanges » avec les flux de desserte locale et améliorerait la situation sur le temps long (document illustratif annexé à obs. RN193).

Ce projet proposé par l'urbaniste Benoît Rauch en 2013-2014 n'a pas été retenu car il ne donnait pas satisfaction du point de vue de l'écoulement du trafic. En effet, il a été conçu sur la base d'un postulat selon lequel le trafic routier sur la RN57 était équitablement réparti entre trafic local et trafic de transit. Or les études de trafic conduites à partir de 2015-2016 ont largement remis en cause ce postulat : 80% du trafic sur la RN57 ne parcourt pas la totalité de la section. Ainsi, le projet qui séparait sur des axes différents le flux de desserte locale et le flux de transit, avec peu de perméabilité entre les axes, ne répondait pas aux objectifs d'amélioration de la fluidité et les cofinanceurs ont fait le choix de ne pas le poursuivre.

Dans le cadre des études préalables, de nombreuses variantes et autres solutions ont été mises au cœur du débat. Deux concertations publiques ont eu lieu, guidant les différents choix du projet. L'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet a conduit à y apporter encore des améliorations, ce qui a conduit à la version présentée aujourd'hui. Cette version représente l'aboutissement d'une réflexion globale, itérative, qui prend en compte l'ensemble des aspects et des problématiques rencontrées, ainsi que les avis exprimés par le public aux différentes étapes du projet.

2.4.2. PROPOSITIONS D'AMELIORATION DU PROJET

Nota : certaines propositions d'amélioration du projet se « télescopent » parfois avec des propositions considérées par le public comme étant de nature à rendre inutile le projet (cf. paragraphe précédent « a »).

1. Propositions portant sur des mesures concernant les poids-lourds :

➤ **Interdire le trafic PL en transit sur le contournement et la RN83 (les rediriger vers l'autoroute) ; une proposition est émise pour identifier les PL en transit en comparant les immatriculations relevées en sortie d'autoroute à celles relevées en entrée.**

➤ **Etudier des solutions pour sécuriser les trajets des PL en amont des points sensibles de la RN57.**

Conscient de la problématique du trafic de transit des poids-lourds sur la RN83, l'Etat a recruté au mois de juin 2024 un bureau d'étude spécialisé en transport et en aménagement urbain pour réaliser, sous l'égide du préfet du Doubs, une étude afin de rechercher des solutions pour réguler le trafic de transit des poids lourds sur la N83.

2. Propositions portant sur l'offre de transport en commun afin de limiter le trafic routier :

➤ **Développer une offre performante en termes de transports en commun entre des parkings relais et le centre-ville.**

➤ **Coordonner les horaires des divers transports en commun pour aboutir à une offre qui satisfasse les personnes résidant hors de Besançon.**

Ces deux propositions, portant sur l'offre de transport en commun, seront soumises à Grand Besançon Métropole qui est l'autorité organisatrice des transports sur l'agglomération de Besançon.

➤ **Réserver la RN 83 aux transports en commun et au covoiturage aux heures de pointe.**

Cette proposition pourra être examinée dans le cadre de l'étude relative au trafic de transit des poids-lourds sur la RN83, déjà précitée.

3. Propositions concernant le maillage urbain :

➤ **Mettre en œuvre des dispositions techniques pour que la circulation de desserte et de maillage de la ville retrouve sa place, (seuls 20% des véhicules parcourent l'ensemble de cette section) et que la circulation des transports collectifs soit facilitée.**

Cette contribution est effectivement déjà prise en compte dans le projet ; qui prévoit des voiries urbaines spécifiques pour améliorer le fonctionnement de certains quartiers, et des voiries réservées aux transports en commun de manière à améliorer la desserte et la circulation de ces transports collectifs.

4. Propositions concernant les modes doux :

➤ **Séparer les voies modes doux d'un usage piéton et vélo.**

Cette séparation des flux de piétons et des flux de cyclistes est déjà prévue dans le projet.

➤ **Dimensionner les aménagements à 3,5m minimum (voire 4m) pour les voies cyclables bidirectionnelles ;**

Selon le guide du Cerema « Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite » La largeur de l'infrastructure cyclable se détermine ensuite en fonction de suivant ces caractéristiques dans le cas de voirie unidirectionnelle ou bidirectionnelle.

	Piste cyclable unidirectionnelle		
Débit cycliste souhaité / j / sens	0 - 1500	1500 - 3000	> 3000
Largeur roulable minimale	2.00	2.50 m	2.50 m
	Piste cyclable bidirectionnelle		
Débit cycliste souhaité / j / sens	0 - 1500	1500 - 3000	> 3000
Largeur roulable minimale	3.00	3.50 m	4.00 m

Les dernières données de fréquentation des aménagements cyclables relevées par Grand Besançon Métropole datent de 2023. On peut constater grâce à ces données que même les pistes les plus fréquentées en hypercentre de la ville et par jour de beau temps n'atteignent pas un débit de 3000 cyclistes par jour qui imposerait de passer à une largeur d'aménagement cyclable de 3.5 m au lieu de 3 m (le pic de fréquentation a en effet été relevé par jour de beau temps sur le pont de la République en hypercentre ; il s'élève à 1913 cyclistes par jour pour les deux sens confondus).

C'est pour cette raison que les aménagements cyclables bidirectionnels dans le cadre du projet ont été dimensionnés à 3 m de largeur.

➤ **Envisager une passerelle en encorbellement ;**

Cette solution d'aménagement de la liaison pour les modes actifs en encorbellement de l'ouvrage routier existant sur le Doubs a été étudiée. Elle présente néanmoins une difficulté majeure : l'ouvrage existant date des années 1973, et a été conçu selon les normes de cette époque. L'ajout d'une structure en encorbellement va nécessairement augmenter le chargement du tablier de l'ouvrage, et une étude structurelle est indispensable pour vérifier si la structure de l'ouvrage est en capacité de reprendre ces nouveaux efforts. Or ce calcul de structure s'effectuera selon les normes actuelles (Eurocodes) qui sont bien différentes des normes de conception plus anciennes. Ainsi, les concepteurs se sont rapidement aperçus de l'impossibilité de démontrer, sur la base des Eurocodes, que la structure de l'ouvrage acceptait un

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

chargement supplémentaire en encorbellement. C'est pour cette raison qu'une solution de construction d'un nouvel ouvrage a été travaillée.

- **Assurer la continuité des voies cyclables sur le futur rond-point de Beure et proposer des remédiations (obs. RE140) sur les échangeurs de Saint-Ferjeux et Micropolis.**
- **Examiner attentivement les raccordements à la rue de Dole en direction du centre-ville et à la passerelle entre Micropolis et Planoise afin de s'assurer la bonne continuité et la visibilité des différents itinéraires.**

Le projet prévoit bien d'assurer la continuité des nouveaux aménagements pour les modes actifs avec les aménagements existants, dans une logique de continuité et de visibilité des différents itinéraires. Ce point particulier fait l'objet d'un travail concerté avec les services de Grand Besançon Métropole.

5. Propositions en lien avec le secteur industriel :

- **Aménager des accès directs reliant la RN57 aux principales zones d'activités du bassin de Besançon, ce qui présente un intérêt en termes d'accessibilité renforcée, de fluidité et de réduction des coûts logistiques.**

Le projet d'aménagement a été élaboré dans un objectif de fluidité du trafic et notamment des mouvements d'échange. Les échangeurs ont été conçus notamment pour écouler en toute sécurité des principaux flux de trafic, qui correspondent aux accès en entrée et en sortie des principaux bassins d'emplois de l'agglomération.

- **Développer des partenariats avec les entreprises et les administrations pour instaurer des plans de déplacements, covoiturage, multi-modularité ; désynchroniser les temps de travail.**
- **Intégrer des bornes de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides destinés au transport de marchandises sur des aires dédiées.**

Ces deux propositions sont d'ores et déjà prises en compte et traitées par Grand Besançon Métropole dans l'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) de l'agglomération.

6. Propositions concernant le Centre des Congrès Micropolis :

- **Suite à une vive inquiétude concernant l'absence de parkings suffisants aux abords de Micropolis (sont évoquées 124 places actuellement existantes qui seront supprimées et environ 600 places « spontanées » qui sont illicites mais répondent à un réel besoin), il est demandé une compensation en termes d'offre de places de stationnement en lien avec le Centre de congrès du département, au risque de le condamner.**

Cette demande n'avait encore jamais été formulée dans le cadre des avis des collectivités sollicités lors de la concertation inter-service sur le dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ni au moment des présentations du projet aux élus, ni lors des concertations publiques précédentes et n'a donc pas donné lieu à des réflexions qui auraient pu permettre d'inclure des emprises supplémentaires dans la bande déclarée

d'utilité publique, permettant ainsi d'acquérir des emprises foncières indispensables pour la création de nouveaux stationnements.

Cette demande n'a pas non plus été incluse dans l'étude d'impact du projet : l'impact de l'aménagement de stationnements nouveaux en terme d'artificialisation d'espaces ou de destruction de milieux ou d'espèces n'est pas évalué. Elle n'est pas non plus chiffrée dans l'enveloppe financière du projet. Le coût du foncier est un obstacle considérable.

Même si cette demande peut être tout à fait entendable, elle parvient beaucoup trop tard au maître d'ouvrage en terme de procédures réglementaires et de chiffrage.

La réflexion pourrait trouver toutefois un écho favorable dans le projet de SERM (Services express régionaux métropolitains autour de Besançon) qui pourrait envisager des solutions en parking ou en gestion différenciée des flux au travers des transports en commun existants ou à créer.

- **La solution d'une entrée par la rue Mouras semble insuffisamment étudiée. Il est demandé de nouvelles simulations de trafic, notamment en entrées-sorties pour les grandes manifestations.**

Cette demande d'une nouvelle entrée par la rue Mouras sera étudiée par le maître d'ouvrage en partenariat avec GBM. Des simulations permettant de visualiser les flux de trafic en entrée/sortie de certains types de manifestations seront également élaborées. Afin de travailler sur ces simulations de trafic, un certain nombre de données d'entrées devront être fournies au maître d'ouvrage, notamment selon le type de manifestation : les heures de démarrage et de fin, le nombre de véhicules total attendu, et les origines/destinations du public attendu.

7. Propositions en lien avec la phase travaux :

- **Des inquiétudes sont manifestées sur la durée des phases de travaux qui impacteront pendant de nombreuses années la circulation tant sur le secteur du projet que sur l'ensemble de la ville. En raison de cette probable et durable embolisation de Grand Besançon, il est demandé :**
 - **que soit réalisée une étude globale sur la gestion des situations de congestions routières durant la période des travaux ;**
 - **que soit élaboré un plan de circulation très précis et phasé sur un périmètre élargi (à étudier en amont et à présenter aux territoires traversés)**

Il est bien du ressort de la DREAL d'analyser et de minimiser, dans la mesure du possible pour une voie sous circulation et dans une zone urbaine, les impacts du chantier d'aménagement de la RN57, de concerter avec les territoires traversés et d'informer les usagers et riverains ; cette demande est d'ores et déjà prise en compte dans les études en cours.

- **qu'une analyse des causes des importants problèmes de circulation routière autour et au sein de l'agglomération soit réalisée, ce qui constitue un préalable indispensable pour adapter au mieux le plan de circulation pendant les travaux.**

La demande formulée au maître d'ouvrage d'une « analyse globale des flux automobiles sur l'ensemble du réseau routier autour et au sein de l'agglomération » n'est pas du ressort de ce projet. Celui-ci ayant déjà conduit des études et des modélisations. Il n'est pas de la compétence de l'État d'analyser la situation du

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

réseau routier au sein de la collectivité, et encore moins d'étudier les conséquences des travaux et modifications récentes intervenues sur le réseau routier de GBM ces dernières années. La DREAL se tient en revanche à la disposition de GBM pour fournir les données de trafic sur les routes nationales irriguant l'agglomération.

Le projet de SERM (service express régional métropolitain) permettra également d'apporter un éclairage sur la situation globale de services de mobilité aux usagers.

8. Proposition en lien avec la rue de Terre Rouge et rue des Mottes :

- **Des inquiétudes sont manifestées sur le risque de circulation accrue rue de Terre Rouge et rue des Mottes (observations RE40, RE44 et RE103) ; il est proposé que la rue de Terre Rouge soit coupée avant la ZA, juste avant l'accès au laboratoire CBM25.**

Le maître d'ouvrage a bien pris note de ces inquiétudes. Il a d'ores et déjà pris rendez-vous avec les riverains qui se sont exprimés afin de bien comprendre leurs craintes et de trouver la meilleure réponse possible, en concertation avec les services et élus de la ville de Besançon et de Grand Besançon Métropole.

2.5. SUR LES REVENDICATIONS A CARACTERE PERSONNEL ET QUESTIONS DIVERSES

- **Observation n°1 du registre de Beure : M. Jacques CHEVALLIER conteste le tracé de la voie vélo passant devant son domicile sis 34 Chemin des Vallières (côté pair) et propose une inflexion du tracé. Souhaite un nouveau contact avec le Maître d'Ouvrage pour trouver une solution.**

Le maître d'ouvrage a d'ores et déjà pris rendez-vous avec M. Chevallier pour bien comprendre la solution qu'il proposerait pour adapter le tracé de la voie pour les modes actifs passant devant son habitation et pouvoir y répondre au mieux.

- **Observation n°1 et 2 du registre de Besançon : Mme le maire de Besançon mentionne :
- que des régularisations sont à effectuer dans le cadre des acquisitions foncières car d'importantes surfaces de terrain appartenant toujours à la ville de Besançon se situent sous les emprises de l'actuelle RN57 ; ces surfaces sont à racheter par l'Etat à la ville de Besançon.**

Environ 20 000 m² de surface de terrain appartenant encore à la ville de Besançon sont situées sous la RN57 actuelle et ses dépendances. Ces terrains auraient dû être classés dans le domaine public à la suite des travaux d'aménagement de la RN57, mais n'ont pas été régularisés à l'époque de la construction de la RN57. Ces terrains relèvent donc du domaine public ; un transfert de domaine public pourrait être effectué de la ville de Besançon à l'Etat pour régulariser cette situation.

- que les différentes opérations d'achat ou de mise à dispositions de parcelles de la ville soient présentées et discutées rapidement ;**

Lors d'une réunion qui a eu lieu le 4 septembre 2024 entre le Préfet, Madame la Maire-Présidente et le

maître d'ouvrage, la maire de Besançon a été sollicitée pour se positionner par rapport à la solution de mise à disposition du foncier travaillée par ses services et la DREAL.

- que soient rapidement présentées les conditions précises de rétrocessions d'ouvrages et d'entretien des espaces réalisés (gestion et entretien des espaces verts réalisés dans le cadre du projet).**

Les ouvrages et voiries qui seront rétrocédés à Grand Besançon Métropole ont été précisément listés dans le dossier de DUP soumis à l'enquête publique et à GBM pour avis dans le cadre de la concertation inter-service. Les conditions de rétrocession dépendront des conditions de mise à disposition du foncier pour la réalisation des travaux (voir ci-dessus).

Concernant les espaces verts et aménagements paysagers créés, ceux-ci seront à entretenir par la collectivité, l'État et en l'occurrence la DIR Est n'ayant pas vocation à entretenir de tels espaces. Le service Biodiversité et espaces verts de la ville de Besançon est d'ores et déjà intégré au travail de conception de ces espaces, de manière à pouvoir en assumer l'entretien ultérieur en fonction des moyens dont il dispose.