

Enquêtes publiques RN 57

Communes de PONTARLIER et LA CLUSE ET MIJOUX

Aménagement Sud de Pontarlier - Projet d'aménagement et d'acquisitions foncières de la RN 57, section comprise entre le carrefour des rosiers à La Cluse et Mijoux et la place de la gare à Pontarlier, porté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bourgogne Franche-Comté.

Contribution déposée par le groupe « Écologistes & Solidaires » au Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté

Deux aménagements concernant la RN 57 font l'objet de deux enquêtes publiques séparées : l'une porte sur le secteur de Besançon (mise à 2x2 voies et divers aménagements entre Micropolis et Beure), l'autre sur le secteur de Pontarlier (aménagement partiel du contournement sud).

Le Groupe « Ecologistes et Solidaires » du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté dépose pour chacun des secteurs une série d'analyses et de propositions, mais place ces deux contributions dans le cadre plus général d'une stratégie globale concernant les mobilités.

Cadre général

Un certain nombre de priorités doivent en effet être retenues ; elles ne sont pas forcément hiérarchisées puisqu'elles sont le plus souvent liées entre elles et doivent être respectées simultanément.

- > Réduction globale de la consommation d'énergie
- > Décarbonation des énergies, en particulier celles utilisées dans les transports
- > Priorité aux transports du quotidien qui assurent la proximité
- > Priorité aux transports collectifs (du covoiturage aux transports en commun)
- > Préservation de la biodiversité
- > Limitation de l'artificialisation des sols

Les conséquences de ces priorités

- > Recherche d'une réduction globale des transports
- > Priorité donnée au rail par rapport à la route
- > Limitation des équipements contribuant à l'augmentation des flux plutôt qu'à le réduire.

Même si les deux projets ont une logique propre à leur implantation spatiale, donc à l'échelle des territoires dans lesquels ils se situent, leurs problématiques relèvent aussi des échelles supérieures : échelles départementales, régionales, inter - régionales et inter - nationales. On doit en particulier examiner à ces échelles les éléments suivants :

- > **La part des flux internationaux dans les deux situations** : la RN 57 porte un trafic qui relie les espaces économiques du centre – nord européen vers la Suisse et l'Italie ; venant du nord – ouest, les trafics relevant des relations inter – nationales (tourisme, camionnettes et poids lourds) peuvent utiliser aussi bien la RN 57 que la RN 83 ; celles-ci, au regard des priorités exposées ci-dessus, supportent en conséquence des charges inutiles que le réseau autoroutier pourrait assurer de façon bien plus efficace ;
- > **L'articulation de ces projets avec la problématique des relations avec la Suisse** ; s'agissant de Pontarlier, la situation relève également d'une problématique élargie, puisque les trafics concernés relèvent aussi des flux franco – suisses, aussi bien pour ce qui concerne les travailleurs frontaliers que pour les échanges commerciaux assurés par des consommateurs suisses venant en Bourgogne-Franche-Comté pour profiter des différentiels de prix que le renchérissement du franc suisse ne fait qu'augmenter.

Par ailleurs, il convient de porter sur ces aménagements routiers, un regard nouveau, qui nécessite que l'instruction de ces dossiers soit mise en liaison avec des éléments sociétaux en grande mutation :

- Les problématiques urbaines et d'utilisation des sols (Zéro Artificialisation Nette : LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets)
- La relocalisation des activités
- La différenciation des territoires : éviter les sur-concentrations urbaines.

Situation particulière

Le projet d'aménagement de la RN 57 au sud de Pontarlier est un sujet qui revient de façon régulière dans les problématiques concernant la mobilité routière. C'est un « point noir » régulièrement relevé par la presse et dont les élus du Haut-Doubs et les services de l'État courent en permanence après sa solution.

L'analyse et les propositions du groupe « Ecologistes & Solidaires » du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté se structure en deux approches :

- La première porte sur l'opportunité du projet vis-à-vis des enjeux de mobilité ;
- La seconde porte sur les conditions de mise en œuvre proposées.

1. Les enjeux – l'opportunité du projet

On se trouve ici devant une situation caractéristique de la problématique routière : celui du calibrage d'une infrastructure. Elle prend ici un caractère particulier du fait des contraintes de site. Les flux (locaux, régionaux, internationaux) sont ici concentrés dans un effet d'entonnoir : l'aménagement concerné se situe précisément dans la partie où se réunissent plusieurs types de flux :

- les flux internes ;
- les flux de l'immédiate périphérie
- les flux de desserte de la zone touristique du lac St Point et des stations hivernales de la chaîne du Mont d'Or
- les flux internationaux en direction de la Suisse, principalement en direction de la douane de Vallorbe, secondairement en direction de celle des Verrières.

Cette conjonction de trafics crée des situations de thrombose lors d'épisodes de cumul dont les temporalités sont aisément identifiables :

- quotidiennes aux heures où le déplacement des frontaliers s'ajoute à celui des résidents ;
- quotidienne encore lorsqu'on mesure la part du trafic poids-lourds dans le total des flux, dont une bonne partie pourrait être délestée sur des itinéraires autoroutiers bien en amont de la zone concernée ;
- hebdomadaires lorsque le déplacement des touristes locaux s'ajoute à celui des chalands venus de Suisse pour investir les zones commerciales de Pontarlier ;

- annuels (et hebdomadaires) lors des grandes transhumances touristiques, en particulier hivernales, en directions des stations alpines suisses.

L'augmentation du calibrage doit donc être analysé à la lumière de ces différentes problématiques.

C'est ce que relève l'Autorité environnementale dans son analyse : *« Pourtant, une réflexion à l'échelle de la RN57 en tant que projet d'ensemble ou a minima une réflexion sur la nécessité d'une telle analyse interrégionale devrait être menée et présentée dans le dossier. Elle permettrait d'évaluer la nécessité d'adapter en conséquence le périmètre d'étude du projet, sans anticiper à ce stade l'échelle qui serait retenue »*

Et, dans le cadre des recommandations :

« L'Autorité environnementale recommande de présenter, pour la complète information du public, l'ensemble des aménagements prévus ou en cours de l'itinéraire RN57 (Luxembourg – Suisse) et d'évaluer la nécessité d'adapter en conséquence le périmètre d'étude du projet. »

Ces recommandations portent une interrogation de fond : ne doit-on pas s'interroger d'abord sur des alternatives à long terme avant de réaliser un aménagement qui provoquera, à court terme, un effet de désengorgement, mais qui, très rapidement, se révélera être un appel d'air pour l'augmentation du trafic.

Cette interrogation sur l'opportunité globale du projet est soulignée par l'Autorité environnementale : *« L'offre alternative à la voiture individuelle est relativement limitée, le dossier se contente d'une étude sommaire des autres modes de transport. Dans un contexte général de transformation des modes de travail et de transport, l'étude d'impact n'analyse pas réellement d'autres solutions que celle de l'aménagement routier. Le projet ne s'accompagne pas non plus à ce stade d'une évolution des transports publics urbains de l'agglomération du Grand Pontarlier »*

En conséquence le groupe « Écologistes & Solidaires » conclut qu'il convient que des études plus globales sur l'opportunité du projet soient réalisées.

2. Les conditions de mise en œuvre

2.1 Un axe routier majeur qui forme une rupture dans un tissu urbain fragile

Les attendus du projet ne cachent pas la difficulté : sauf à créer un contournement totalement extérieur à la zone urbanisée, la configuration contraint à maintenir un trafic de grande ampleur, qui connaît de fortes croissances annuelles, dans une zone urbanisée. C'est particulièrement le cas dans la partie « nord » du projet.

L'aménagement renforcera la fracture interne du tissu urbain que les aménagements prévus ne parviendront pas à combler.

Il est d'ailleurs significatif que les modes doux, qui pourraient contribuer à limiter cet effet de coupure, ne sont pas étudiés de façon approfondie et pas davantage les cheminements piétonniers.

2.2 Une étude environnementale insuffisante

L'avis de l'Autorité environnementale est sans appel sur ce point. Elle note de nombreux manques sur différents plans :

- Les études acoustiques

« L'Autorité environnementale recommande « de mettre en cohérence et compléter les informations relatives aux points noirs du bruit de la RN57 et de revoir le calage du modèle acoustique ». L'Autorité environnementale recommande « également de classer l'ensemble du périmètre du projet en zone d'ambiance modérée. »

- La pollution de l'air

L'Autorité environnementale note que la RN 57 est déjà la principale cause de pollution de la zone de Pontarlier. Même si l'étude montre que des effets de réduction sur les trafics annexes pourront être constatés, l'augmentation prévisible des flux renforceront cette situation.

- La faune

Le principal point d'attention relevé par l'Autorité environnementale porte sur le lynx :

L'Autorité environnementale « recommande de compléter l'état initial par la présentation du plan national d'actions en faveur du Lynx boréal, de mettre à jour les corridors biologiques et de présenter clairement les lieux de traversée privilégiés de la RN 57 par le lynx à travers l'analyse de mortalité ».

En conséquence le groupe « Écologistes & Solidaires » demande la mise en œuvre de ces recommandations.

Au vu de l'ensemble de cette analyse le groupe émet un avis négatif sur l'ensemble du projet.

Claire Mallard, présidente de groupe, conseillère régionale, élue de Saône et Loire
Stéphanie Modde, vice-présidente Transition écologique : transition énergétique ; alimentaire ; biodiversité, eau ; économie circulaire ; déchets. Elue en Côte d'Or
Sarah Persil, vice-présidente Jeunesse, de la Vie Associative, de la Citoyenneté et de la Démocratie Participative
Aurore Lagneau, conseillère régionale, élue de Côte d'Or
Claude Mercier, conseiller régional, élu du Doubs
Eric Oternaud, conseiller régional, élu du Territoire de Belfort
Amandine Rapenne, conseillère régionale, élue du Doubs
Marie-Claire Thomas, conseillère régionale, élue de Haute-Saône