REPUBLIQUE FRANCAISE

PREFECTURE DU DOUBS

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE BESANCON

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Besançon concernant le contournement Ouest de Besançon, projet d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre "les Boulevards" à Besançon et la commune de Beure

(28 février 2022 – 31 mars 2022)

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

20 mai 2022

Pierre-Marie Badot, Rolande Patois, Marie-Pierre Castellan

Commission d'enquête désignée par décision E21000076/25 du 7 janvier 2022 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon

Objet de l'enquête publique

Le projet soumis à l'enquête publique concerne la réalisation d'une partie du contournement ouest de Besançon par la RN57. Il s'agit de la section comprise entre l'échangeur dit "des Boulevards" à Besançon (boulevard Kennedy et voie des Montboucons) au nord et les giratoires de Beure au sud. La réalisation du projet permettrait ainsi d'assurer la continuité du contournement entre la voie des Mercureaux à l'est et la voie des Montboucons au nord.

Le projet est porté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté.

L'enquête publique a deux objets d'une part la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires à l'aménagement de la RN57 et d'autre part la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Besançon.

Le projet prévoyant la réalisation de travaux sur le domaine public, nécessitant des acquisitions de foncier privé, éventuellement par le biais de l'expropriation, requiert préalablement la mise en œuvre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Le Code de l'expropriation prévoit en effet que l'expropriation, ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête, et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité pour cause d'utilité publique.

La procédure de déclaration d'utilité publique a pour objectif de :

- vérifier le bien-fondé et la qualité d'un projet, notamment au regard des impacts sur l'environnement physique, humain et naturel,
- donner au maître d'ouvrage la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- mettre en compatibilité, le cas échéant, les documents d'urbanisme des communes concernées par l'opération.

L'utilité publique du projet d'aménagement pourra être prononcée par un arrêté préfectoral à l'issue de la procédure. L'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet rendra possible l'expropriation. La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Besançon.

Conclusions générales relatives à l'organisation et au déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée durant 32 jours consécutifs du 28 février 2022 à 9h00 au 31 mars 2022 à 17h30, conformément à l'arrêté n°Préfecture-DCPPAT-BCEEP-2002-02-03-001 de M. le préfet du Doubs.

Le public a été informé de son déroulement dans les conditions habituelles. Il a eu la possibilité de consulter le dossier sur le site internet de la Préfecture du Doubs et en version papier et numérique dans les mairies de Besançon et Beure aux jours et heures d'ouverture habituels au public.

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public était constitué ainsi qu'il suit :

- Avis d'enquête unique,
- Arrêté d'ouverture d'enquête n°Préfecture-DCPPAT-BCEEP-2002-02-03-001,
- Décision de désignation de la commission d'enquête E21000076/25 du 7 janvier 2022 de M. le Président du Tribunal Administratif de Besançon,
- Dossier d'enquête proprement dit.

Le dossier d'enquête publique comportait 3 volumes au format A3 incluant respectivement les pièces listées ci-après :

- Volume 1
  - Sommaire général (1 p.)
  - Pièce A - Objet de l'enquête, informations réglementaires et administratives (15 p.)
  - Pièce B - Plan de situation (5 p.)
  - Pièce C - Notice explicative (71 p.)
  - Pièce D - Plan général des travaux (7 p.)
  - Pièce E - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (14 p.)
  - Pièce F - Appréciation sommaire des dépenses (2 p.)
  - Pièce H - Évaluation socio-économique (72 p.)
  - Pièce I – Dossier de mise en compatibilité du PLU de Besançon (55 p.)
  - Pièce J - Dossiers et bilans des concertations publiques
    - Dossier de concertation du 17 octobre au 27 novembre 2017 (34 p.)
    - Bilan de la concertation du 17 octobre au 27 novembre 2017 (83 p.)
    - Dossier de concertation du 8 octobre au 15 novembre 2019 (48 p.)
    - Bilan de la concertation du 8 octobre au 15 novembre 2019 (67 p.)
  - Pièce K - Avis des collectivités sur le projet (16 p.)
- Volume 2
  - Pièce G - Étude d'impact et annexes
    - Étude d'impact (311 p.)
    - Annexe 1 : étude acoustique (202 p.)
    - Annexe 2 : étude santé et air (219 p.)
- Volume 3
  - Sommaire (2 p.)
  - Pièce L - Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse de la DREAL (34 p.)
  - Pièce M - Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du dossier de mise en compatibilité du PLU de Besançon (7 p.)

Le public a pu formuler ses observations :

- sur les registres établis sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le président ou un membre de la commission d'enquête, déposés dans chacune des mairies des 2 communes concernées ;
- par correspondance à la mairie de Besançon, siège de l'enquête (Département Urbanisme et Grands Projets Urbains – 2, rue Mégevand – 25000 Besançon), à l'attention du président de la commission d'enquête ;
- par dépôt électronique à l'adresse électronique suivante « pref-observations-enquetes-publiques@doubs.gouv.fr » (objet à rappeler obligatoirement RN57 Besançon») ou à l'aide du formulaire en ligne dédié.

La commission d'enquête a tenu 8 permanences conformément aux dispositions de l'arrêté de M. le préfet du Doubs.

Au terme de l'enquête, la commission constate que le public a pu prendre connaissance du dossier dans les conditions prévues par l'arrêté d'organisation. Le public a eu la possibilité de consigner librement ses observations par voie électronique et sur les registres d'enquête disponibles sur les lieux de permanence, de les adresser au président de la commission par voie postale au siège de l'enquête ou encore de les transmettre aux commissaires enquêteurs lors des permanences.

En conclusion, la commission estime que l'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté n°Préfecture-DCPPAT-BCEEP-2002-02-03-001 en date du 4 février 2022 de M. le préfet du Doubs.

Conclusions motivées

A l'issue de l'enquête publique et sur la base du dossier soumis au public, des observations reçues pendant l'enquête, du mémoire en réponse du maître d'ouvrage et des informations complémentaires recueillies auprès de M. le Maire de Beure, de M. le Vice-Président du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté en charge des mobilités, de Mme la Maire de Besançon, de Mme la Vice-Présidente du conseil départemental du Doubs en charge des mobilités ainsi que de Mme la Présidente de Grand Besançon Métropole et de M. le Vice-Président en charge des mobilités, la commission d'enquête formule les constats suivants.

<u>Concernant les avantages attendus du projet pour la collectivité publique en termes de fluidification du trafic</u>, la commission constate que la RN57 est un axe structurant de dimension nationale et européenne, qui est classé "route à grande circulation" par décret en Conseil d'Etat n°2009-615 du 3 juin 2009. Sur le tronçon faisant l'objet du projet (entre le giratoire dit « des Boulevards » et les giratoires de Beure), la RN57 assure une double fonction. Elle permet d'une part de répondre à des besoins de transport à longue distance concernant un transit national et international. Elle participe d'autre part à la satisfaction d'un fort besoin de mobilité locale, qui s'exerce à l'échelle de la métropole régionale de Besançon et des territoires voisins. La commission observe en outre que le tronçon routier concerné supporte un trafic très élevé. Celui-ci est source de problèmes récurrents de congestion, qui surviennent

notamment aux heures de pointe du matin et du soir, mais qui peuvent également se produire et se maintenir tout au long de la journée. La commission note également que l'aménagement de cette section s'insère dans un projet plus vaste qui concerne la réalisation du contournement ouest de Besançon. A cet effet, la RN57 a fait l'objet de deux premières phases de travaux d'élargissement, en 2003 au nord (voie des Montboucons) et en 2011 au sud (voie des Mercureaux).

Dans ce contexte, la commission considère que l'aménagement du tronçon de la RN57, faisant l'objet de la présente enquête, constitue un élément indispensable à la cohérence globale du projet de contournement, qui ne prend son sens et son intérêt que s'il est réalisé dans sa totalité. La commission constate qu'actuellement l'axe routier dysfonctionne pendant de larges plages horaires. Elle relève par ailleurs que le projet est le fruit d'études approfondies qui prennent en compte tout à la fois les évolutions de la population, des emplois et des modes de vie. Au vu de ces éléments, la commission considère que l'aménagement projeté est à même d'assurer à long terme la fluidification du trafic dans le secteur concerné et au-delà, améliorant ainsi les échanges routiers, la sécurité et la qualité de vie des usagers ainsi que celles des riverains et des habitants des quartiers subissant les comportements d'évitement des usagers pendant les périodes de congestion.

Concernant les incidences environnementales du projet, la commission constate qu'en matière de qualité de l'air, le projet permet de réduire les émissions de polluants atmosphériques par rapport à une situation sans réalisation de l'aménagement, ce qui est imputable à la fluidification attendue du trafic.

Les éléments contenus dans le dossier d'enquête et apportés dans le mémoire en réponse montrent que le projet s'inscrit dans une volonté marquée de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier sur et à proximité du tronçon concerné de la RN57. La commission remarque que la problématique de lutte contre le changement climatique et de respect des engagements internationaux de la France en la matière dépasse très largement le cadre du présent projet.

La commission note que la solution optimale qui consisterait à disposer des infrastructures, des services, des organisations sociétales et de l'adéquation des comportements individuels permettant de satisfaire les besoins de mobilité sans impact environnemental ou simplement sans utilisation de combustibles fossiles ne peut actuellement pas être mise en œuvre localement et à court terme. La commission remarque en outre que les évolutions de la métropole et de sa zone d'influence au cours des dernières décennies font que les besoins de mobilité des populations à l'échelle locale sont patents, comme en témoigne le fait que 80% du trafic existant sur cette section de la RN57 correspondent à un trafic local. La commission considère donc que, dans le contexte métropolitain actuel, se satisfaire de l'aménagement existant ou imaginer que d'autres itinéraires routiers peuvent se substituer en partie à cette section de la RN57 ne constituent pas des options envisageables. Ne pas répondre aux besoins de mobilité ne peut être considéré comme une solution réaliste. S'il est bien évidemment nécessaire de promouvoir l'utilisation d'autres modes de transport (modes actifs, transports en commun), la commission constate que dans le contexte local, ces autres modes de transport ne sont pas en état de répondre en totalité aux besoins de mobilité existants. La commission considère que, même si elle n'est pas optimale au regard de la préservation de l'environnement et du changement climatique, la solution constituée par le présent projet d'aménagement de la RN57 en vue de l'achèvement du contournement ouest de Besançon est marquée d'un grand pragmatisme. Puisqu'il n'existe pas de solution idéale qui puisse être déployée à court terme, le projet permet de réduire les impacts environnementaux liés au

trafic routier à l'échelle locale tout en autorisant le maintien des activités à un niveau compatible avec les besoins de la population.

La commission constate également que la création des réseaux de collecte et des bassins de rétention et de traitement des eaux de chaussée constitue un point très positif du projet puisque cela contribuera à une meilleure préservation de la qualité des eaux souterraines et superficielles.

Eu égard aux éléments dont elle dispose, la commission estime que le projet présenté vise à minimiser l'artificialisation des sols et ses impacts sur la biodiversité. Elle note, qu'à l'exception de quelques parcelles, les surfaces qui seront affectées par l'aménagement sont, pour une grande partie d'entre elles, d'ores et déjà, fortement anthropisées et qu'elles ne peuvent pas, de ce fait, être réellement considérées comme des milieux naturels ou agricoles. La commission observe cependant que le dossier ne précise pas de manière détaillée quelles seront la nature et la localisation des mesures compensatoires et des aménagements paysagers qui seront mis en place. La commission recommande que, dans la suite des procédures, ces aspects fassent le cas échéant l'objet de la plus grande vigilance.

La commission observe également que cette section de la RN57 dans son état actuel constitue dès maintenant pour la faune un obstacle au franchissement. Elle note que le projet prévoit d'aménager trois passages faunes et constate que le projet ne dégradera pas la situation en termes de continuité écologique.

En matière paysagère, la commission estime que le dossier n'apporte que peu d'éléments tangibles pour appréhender la qualité de l'insertion du projet. La commission note la volonté du maître d'ouvrage d'intégrer au mieux les aspects paysagers dans le projet définitif. La section de la RN57 concernée par le projet constituant une importante entrée de ville, la commission considère que ce point doit faire l'objet d'une attention particulière et recommande de ce fait que le maître d'ouvrage s'attache à coconstruire l'intégration paysagère de ce tronçon du contournement ouest en étroit partenariat avec les collectivités concernées.

<u>Concernant les nuisances</u> susceptibles d'être occasionnées par l'aménagement, la commission relève la volonté de réduire le bruit occasionné par le trafic par le déploiement de moyens adaptés, protections acoustiques et revêtement routier ad hoc. Toutefois, la commission constate que le maître d'ouvrage s'en tient aux limites réglementaires. La commission observe par ailleurs que nombre d'études scientifiques récentes ayant trait aux incidences du bruit sur la santé humaine montrent que ces limites réglementaires actuelles peuvent être raisonnablement questionnées, ce qui tend à indiquer qu'elles sont susceptibles d'évoluer. La commission recommande que le maître d'ouvrage s'attache à réduire dans toute la mesure du possible les nuisances sonores subies par les riverains.

<u>Concernant les modes actifs</u>, la commission note que le projet, outre son volet strictement routier, prend en compte de manière très significative la nécessité de proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle par l'aménagement de voies pour modes doux en site propre et paysagé, ainsi que la création de passerelles de franchissement de la RN57 et du Doubs. Ceci se traduit notamment par le fait qu'environ un tiers du coût total du projet est dédié à des aménagements visant l'amélioration des modes de transports alternatifs dans le secteur géographique concerné.

Concernant les transports publics, la commission relève que des aménagements spécifiques et conséquents ont été prévus dans la partie la plus urbaine du projet en ce qui concerne les transports en commun routiers, notamment afin de faciliter les franchissements de la RN57 et la desserte des quartiers riverains. La fluidification du trafic, qui est l'un des attendus majeurs du projet, permettra également l'amélioration de la qualité de service des bus. Ces éléments amènent la commission d'enquête à considérer que la mobilité en transport en commun routier a été convenablement intégrée à la réflexion sur le projet, objet de la présente enquête publique. La commission estime que le projet accorde une part significative et appropriée au développement de cette alternative au transport individuel.

Le dossier mentionne l'existence d'une infrastructure ferroviaire développée et la perspective d'une halte ferroviaire à l'ouest de Besançon. La commission constate qu'indépendamment des transports collectifs routiers, le train pourrait constituer un moyen complémentaire et attractif de satisfaire les besoins en transport à l'échelle métropolitaine en mettant en place une offre adaptée en termes d'horaires, de cadencements et en assurant la continuité effective entre les lignes existantes en évitant les transbordements et les temps d'attente rebutants à la gare Viotte.

La commission constate que la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 a confié aux régions le rôle de chef de file pour structurer la gouvernance et la mobilité au niveau local, et donc la responsabilité de définir les bassins de mobilité, l'objectif étant d'identifier l'échelle appropriée pour améliorer la coordination des acteurs et ainsi faciliter l'émergence de nouvelles mobilités sur les territoires. La loi LOM attribue aussi aux régions le rôle de chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport ».

Dans ce contexte, la commission regrette que le Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, chef de file de la mobilité et autorité organisatrice du transport ferroviaire, n'ait pas souhaité donner suite à ses demandes d'information sur la politique et les actions que la Région mène dans ce domaine à l'échelle de la métropole bisontine. La commission estime que l'absence de ligne directrice claire et partagée par les acteurs pourrait constituer, si tel était le cas, un frein à la recherche et à la mise en place de réponses appropriées intégrant les différents modes de transport, en raison de la répartition des attributions et des compétences (transport en commun routier, transport ferroviaire, transport routier) entre les différentes parties prenantes.

Concernant le développement et l'attractivité de la métropole de Besançon, la commission constate que projet soumis à l'enquête publique constitue un objectif majeur à achever dans les meilleurs délais dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération bisontine et que les aménagements proposés correspondent pleinement aux prescriptions des documents de planification territoriale.

Concernant l'effet de "coupure" du tissu urbain susceptible d'être éventuellement induit par l'aménagement projeté, la commission constate que la RN57 dans son état actuel constitue d'ores et déjà une infrastructure qui induit une séparation certaine entre les quartiers riverains situés de part et d'autre de la voie routière. La commission considère que le projet prend en compte cette situation et

met en œuvre une série de dispositions destinées à réduire ces aspects de "coupure", notamment par les aménagements consacrés aux modes actifs et aux transports en commun.

En outre, au-delà de l'emprise routière du projet dans la partie urbanisée de son tracé, l'effet de "coupure" consécutif à la voie routière pourra être minimisé par un traitement approprié des aspects paysagers. La commission observe que le porteur de projet s'engage à ce que le volet paysager du projet gagne en précision lors des études approfondies réalisées dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. A ce sujet, la commission d'enquête considère positivement l'engagement pris par le porteur de projet de s'adjoindre les services de prestataires compétents pour la réalisation d'une étude d'insertion urbaine et paysagère.

Concernant la périurbanisation susceptible d'être induite par le projet, la commission fait le constat que la périurbanisation est un phénomène qui préexiste et qui s'est développé sur l'ensemble du territoire national à partir des années 1970. La commission observe que la décentralisation en matière d'urbanisme, effective depuis 1983, donne aux communes et leurs groupements 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. Elle constate que ce sont les acteurs locaux qui disposent des moyens de maîtrise de l'urbanisation, grâce aux différents documents de planification, notamment les plans locaux de l'urbanisme et les schémas de cohérence territoriale.

La commission note également que l'objectif de zéro artificialisation nette et la réflexion mise en œuvre à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération bisontine, en lien avec les communes périphériques, pour y parvenir donnent à penser que l'amélioration des conditions de circulation sur la RN57 n'aura pas pour conséquence un développement de la périurbanisation, laquelle peut désormais être strictement encadrée.

Concernant le trafic poids lourds, la commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage à propos de la distinction à établir entre le présent projet d'aménagement de la section « Les Boulevards » - Beure et la problématique du transit des poids lourds sur la RN83. La commission note cependant que ce trafic depuis et vers la RN83 affecte par construction celui de la section de la RN57 faisant l'objet du présent projet. En conséquence, la commission considère que les observations du public qui portent sur les conséquences du trafic de transit des poids lourds sur cette section sont fondées à être analysées et prises en compte dans le cadre de la présente enquête.

La commission considère que l'affirmation du maître d'ouvrage selon laquelle « la problématique du transit poids-lourds est donc à traiter indépendamment du projet routier (puisque si le projet n'est pas réalisé, la problématique perdurera ; et si le projet est réalisé, cela n'aura pas d'impact sur le transit poids-lourds) » n'est pas totalement fondée. En effet, les données communiquées dans le mémoire en réponse en ce qui concerne le trafic journalier des PL sur la RN57 montrent des éléments qui ne sont pas mis en avant dans l'analyse effectuée par le maître d'ouvrage.

La commission constate en particulier que le trafic PL s'est fortement accru entre 2016 (1198 PL/jour) et 2017 (1750 PL/jour) sur la voie des Mercureaux et qu'il s'est stabilisé à ce haut niveau ensuite. La commission note surtout que ce trafic PL s'est également fortement accru entre 2016 (2982 PL/jour) et 2017 (3230 PL/jour) sur la RN57 à Micropolis et qu'il il est globalement stable depuis lors. De plus, l'intensité du trafic PL à Micropolis suit les mêmes variations journalières que le trafic général à

l'exception de la fin de l'après-midi vers Beure où il décroit avant l'heure de pointe. Cela indique que le trafic PL contribue le plus souvent à la congestion en proportion de son intensité.

Au vu de ces considérations, la commission considère qu'il est parfaitement loisible pour le public de s'inquiéter des conséquences de cet accroissement récent et significatif du trafic PL sur la section de la RN57 faisant l'objet du projet. La commission estime que ce trafic accru de PL ne fait qu'ajouter aux difficultés de circulation existantes. Dans ce sens, elle considère que l'aménagement projeté contribuera, par la fluidification qui en est attendue, à améliorer très favorablement la situation sur la section concernée, même s'il est probable que les difficultés évoquées par le public persisteront ailleurs et ne seront pas résolues pour autant.

La commission prend acte des explications précises et très détaillées fournies par le maître d'ouvrage concernant le cadre réglementaire relatif à une éventuelle régulation du trafic de transit des PL sur le contournement ouest de Besançon et plus généralement sur les axes classés comme routes à grande circulation. La commission note également la tenue de discussions à ce sujet entre les associations, les élus, les services de l'Etat et les organisations professionnelles. La commission observe que le public paraît relativement ignorant du contexte et des contraintes liées à cette question, ce qui rend vraisemblablement compte de certaines expressions assez radicales recueillies pendant l'enquête. La commission note qu'il existe apparemment un besoin de communication sur ce sujet.

<u>En ce qui concerne les coûts du projet</u>, la commission prend acte de la réponse du maitre d'ouvrage et du communiqué de presse de M. le préfet du Doubs en date du 22 décembre 2021 indiquant que les différents partenaires ont trouvé un accord sur les modalités de financement du projet, sous réserve de la confirmation des différentes assemblées délibérantes.

Elle constate par ailleurs qu'environ un tiers du budget est consacré au développement des modes doux et des transports en commun qui n'auront, de fait, plus à être financés par les collectivités territoriales par ailleurs partenaires du projet.

<u>En ce qui concerne les alternatives au projet, qui n'auraient pas été prises en compte,</u> la commission prend acte de l'engagement de l'Etat en faveur de la complémentarité des modes de déplacement à l'échelle de l'agglomération bisontine et des moyens qu'il y consacre en appui des collectivités territoriales.

La commission recommande vivement que le projet de création d'une halte ferroviaire à l'ouest de la métropole, à proximité du pôle santé, la modernisation de la ligne des horlogers ainsi que la mise en place d'une offre ferroviaire adaptée aux besoins métropolitains puissent aboutir rapidement dans la mesure où ils semblent tous particulièrement attendus par nombre d'usagers.

<u>En ce qui concerne la problématique des échangeurs et des ronds-points</u> qui a fait l'objet d'inquiétudes ou de suggestions de la part du public, la commission d'enquête prend acte de la décision du porteur de projet d'étudier en concertation avec l'exploitant, la DIR-Est, la possibilité de supprimer le rond-point situé à Beure au point de jonction entre la voie des Mercureaux et la RN83 en fonctionnement normal de circulation. La commission estime que l'effacement de ce rond-point participera à la fluidification de la circulation au niveau de Beure.

Concernant l'échangeur de Champ Melin, au vu des éléments présentés dans le dossier et des réponses du maître d'ouvrage, la commission relève que le choix retenu actuellement n'offre pas des fonctionnalités équivalentes à celles de l'échangeur « à lunettes » proposé au préalable. Les inconvénients sont nombreux. La lisibilité pour les usagers de l'aménagement projeté sera moyenne. Les itinéraires de desserte de la station d'épuration sont d'une grande complexité pour les poids lourds provenant du nord et sont beaucoup plus longs (+ 2 km), ce qui est de nature à accroître les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. L'aménagement proposé actuellement n'autorise pas le retour vers la RN57 côté nord des véhicules provenant du quartier des Vallières, ce qui contribuera à engorger le secteur de Micropolis aux heures de pointe. Le coût de l'aménagement proposé dans le projet est beaucoup plus élevé que l'échangeur « à lunettes » précédemment prévu. La commission relève que la variante retenue représente un surcoût de l'ordre de 3 537 000 € TTC et s'interroge sur le bien-fondé du choix opéré.

La commission constate que le choix de la variante retenue n'est pas d'une totale pertinence. L'aménagement d'un échangeur « à lunettes » offre des avantages indéniables en termes de mouvements rétablis, de coût et de desserte, notamment en ce qui concerne les accès poids lourds à Port Douvot. Par conséquent, bien qu'elle apparaisse plus vertueuse à court terme en consommant moins d'espace, la variante proposée semble receler des incidences environnementales plus marquées à moyen et long terme. La commission note en particulier que la desserte poids lourds de la station d'épuration de Port Douvot apparaît en totale contradiction avec la volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre, que les itinéraires proposés sont pour le moins discutables et que l'investissement représenté par la variante actuellement proposée apparaît également excessif comparé à la variante de 2019, beaucoup plus sobre de ce point de vue. La commission recommande donc que les incidences à long terme de la variante proposée soient pesées avec soin et que le choix final soit réévalué en tenant compte de l'ensemble des critères évoqués.

<u>En ce qui concerne les autres choix relatifs au tracé et aménagements spécifiques</u>, la commission constate que le maître d'ouvrage s'est attaché à fournir tant dans le dossier d'enquête que dans son mémoire en réponse les informations permettant une bonne appréhension des intérêts des aménagements proposés et des contraintes auxquelles le projet doit faire face.

Concernant les échanges qui ne pourront pas être rétablis, notamment au niveau de l'échangeur de Saint-Ferjeux, la commission note qu'au vu du contexte très contraint, le maître d'ouvrage n'est pas en mesure de présenter une solution intégrant toutes les fonctionnalités en termes d'échanges et considère qu'il a fait ses meilleurs efforts pour proposer une solution appropriée, Cependant, au vu des trafics mesurés sur ces échanges non rétablis et au vu des itinéraires de remplacement proposés, la commission s'interroge sur l'éventualité de la survenue de difficultés sur ces axes. La commission constate en effet que les itinéraires de substitution sont parfois complexes et empruntent des voies où pourraient se produire, notamment aux heures de pointe, des ralentissements, congestions, nuisances, problèmes de sécurité… La commission recommande que ces éventualités fassent l'objet d'une attention particulière de la part du porteur de projet et que le cas échéant, des solutions soient recherchées par anticipation afin de ne pas engendrer des problèmes de sécurité ni des engorgements le long des itinéraires qui subiront ce surcroît de trafic.

En ce qui concerne l'aire de contrôle des poids lourds, la commission note d'après les réponses du porteur de projet, que plusieurs dispositifs de ce type existent déjà à proximité de Besançon. La commission constate que l'aire projetée permettrait de contrôler les poids lourds circulant dans le sens sud – nord qu'ils proviennent de la RN57 (voie des Mercureaux) ou de la RN83 (Beure). La commission remarque que les poids lourds provenant de l'est peuvent être arrêtés au niveau de l'aire d'Etalans alors que ceux provenant du sud peuvent l'être à Chenecey-Buillon. La commission constate donc que d'autres solutions, peut-être moins commodes pour les services de contrôle, existent d'ores et déjà. Au vu de ces considérations, la commission conclut que le besoin de création d'une nouvelle aire de contrôle n'est pas patent. En outre, le dossier et le mémoire en réponse signalent que la création de cette aire correspond à deux autres fonctionnalités : elle pourrait d'une part être utilisée comme lieu de stationnement pour les clients des commerces situés à proximité (Emmaüs et pépinière) et d'autre part devrait simultanément permettre le stationnement des poids lourds en transit. La commission s'interroge sur l'opérationnalité des modalités de fonctionnement qui seraient mises en œuvre pour concilier ces différents usages. Elle considère que l'éventualité que des conflits d'usage surviennent ne peut être écartée. Outre son coût, la création de cette aire induirait une consommation d'espaces qui ne semble pas entièrement justifiée au regard du besoin de contrôle exprimé. La commission note également qu'à l'exception des activités commerciales, cette disposition du projet suscite des oppositions de la part des riverains qui se sont manifestés. Au vu de ces différents éléments, la commission émet donc une réserve concernant la proposition de création de l'aire de contrôle des poids lourds au lieu-dit Champ Melin.

En ce qui concerne les dispositions prises pour le chemin des Vallières et la rue Blaise Pascal, la commission constate que le maître d'ouvrage a veillé à prendre en compte dans la mesure du possible les souhaits des riverains. La commission constate que le projet suscite des observations et des inquiétudes de la part des deux activités économiques riveraines. La commission observe que le projet présenté ne prend pas en compte les différentes évolutions susceptibles de survenir et notamment la possible extension de l'activité Emmaüs. La commission recommande que ces aspects soient pris en compte dans les études et procédures ultérieures de telle sorte que le maintien et le développement de ces activités puissent être assurés dans les meilleures conditions en matière d'accessibilité et de desserte, dans la mesure où elles sont en relation avec le projet d'aménagement du contournement ouest de Besançon.

En ce qui concerne les aménagements à réaliser au niveau de Micropolis, la commission s'étonne que l'élargissement de l'emprise de la voie soit envisagé exclusivement du côté des immeubles de Planoise plutôt que du côté du parc des expositions. La commission constate que le projet actuel constitue une amélioration très sensible pour le parc des expositions qui voit son accessibilité, sa desserte et son fonctionnement évoluer positivement à de nombreux égards : création d'un accès principal du côté de l'avenue François Mitterrand, de voie réservée pour les exposants et services de sécurité, de voie spécifique modes doux et transports en commun… Dans ce contexte, la commission considère que la qualité de vie des riverains immédiats côté Planoise doit être prise en compte avec la même attention. La commission recommande donc que lors des études ultérieures, cette question de l'implantation plus ou moins proche du quartier de Planoise soit évaluée avec la plus grande circonspection, notamment en ce qui concerne l'intégration paysagère de la RN57 dans ce secteur. Elle souhaite qu'un juste équilibre soit recherché entre la qualité du cadre de vie dans le secteur et les considérations économiques liées à la suppression de places de stationnement.

En ce qui concerne les observations des habitants de la rue de Dole à propos de la sécurisation des accès privés, la commission constate que le maître d'ouvrage a dans un premier temps déployé des efforts pour améliorer la situation, mais que ces efforts n'ont pu aboutir faute d'un plein accord de l'ensemble des propriétaires concernés. La commission observe que cette position semble avoir évoluée. La commission estime que l'accessibilité des habitations riveraines doit être sécurisée. Même si cette question sort du cadre strict du projet faisant l'objet de la présente enquête, la commission recommande que les contacts soient réactivés entre les diverses parties prenantes et les riverains de telle sorte qu'une solution puisse être recherchée et mise en œuvre.

En ce qui concerne le chantier, la commission prend acte de la prise en considération par le maître d'ouvrage des inquiétudes de la population quant à l'organisation du chantier et de la volonté de celui-ci de limiter, autant que faire se peut, ses impacts sur la circulation et les accès aux propriétés riveraines. La commission considère que l'organisation d'un planning précis de déroulement des travaux, en lien avec les entreprises retenues, la mise en place de délestages du trafic au fur et à mesure de l'avancement du chantier devraient permettre de perturber a minima les usagers.

En ce qui concerne les impacts humains, et notamment ceux qui concernent les personnes qui subiront éventuellement une expropriation, les réponses apportées par le maître d'ouvrage montrent que les problèmes susceptibles de survenir ont été largement anticipés et qu'une recherche conjointe de solutions a été entreprise ou, pour le moins, initiée avec les personnes concernées.

In fine, la commission fait le constat que deux types de leviers d'action peuvent être mis en œuvre pour circonscrire les difficultés récurrentes observées sur la RN57 en matière d'interruption du trafic, de nuisances et de pollutions associées. La première approche consiste à réduire les besoins de mobilité et à limiter le recours au mode routier pour les satisfaire. Une deuxième voie consiste à améliorer le fonctionnement du réseau et la qualité des infrastructures pour assurer une meilleure opérationnalité des équipements permettant ainsi la satisfaction de ces besoins de mobilité. La commission estime que ces deux approches ne sont nullement antagonistes et que la recherche de solutions optimales exige de les combiner. La commission observe aussi que les besoins de mobilité existant actuellement sont très importants et qu'il n'est aujourd'hui pas possible de renoncer à les satisfaire sauf à créer d'importantes difficultés sociales et économiques et à mettre en péril de nombreuses activités nécessaires au bien commun. Le changement de paradigme imposé par la modification du climat global liée aux activités anthropiques, est nécessaire et urgent, mais les évolutions sociales, comportementales, économiques qu'il sous-tend ne peuvent être mises en œuvre avec succès sans mesures d'accompagnement.

La commission fait le constat que le projet présenté par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté tend à la fois, à améliorer la qualité et l'efficacité de l'infrastructure routière, et à limiter le recours au véhicule individuel en consacrant une part importante des aménagements aux autres modes de transports, transports « actifs » et transports publics routiers. La commission constate dans le même temps que le recours aux modes doux ne peut concerner qu'une fraction limitée de la population, la géographie locale, les conditions climatiques ou les distances à parcourir rendant ces modes de transport inopérants pour une large partie des usagers. La commission fait aussi le constat que l'Etat ne dispose pas seul de

l'ensemble des leviers pour agir et que les collectivités territoriales et notamment la Région en tant qu'autorité organisatrice des mobilités ont des rôles clés à jouer dans ces transformations.

Avis de la commission d'enquête

Au vu de l'ensemble des considérations exposées ci-avant, la commission estime in fine que les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement, et l'atteinte éventuelle à d'autres intérêts publics comportés par le projet ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il présente.

En conséquence,

(i) la commission émet un avis favorable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Besançon concernant le contournement ouest de Besançon, projet d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre « les Boulevards » et Beure.

(ii) la commission émet un avis favorable à la déclaration d'utilité publique concernant le contournement ouest de Besançon, projet d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre « les Boulevards » et Beure, assorti des recommandations exposées préalablement. La commission émet en outre une réserve concernant la proposition de création de l'aire de contrôle des poids lourds au lieu-dit Champ Melin, dont la pertinence n'est pas suffisamment démontrée.

Besançon, le 20 mai 2022

Pierre-Marie Badot	*Rolande Patois*	*Marie-Pierre Castellan*
Président de la commission	*Membre*	*Membre*