

**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**

**ouverte**

***du 21 octobre 2024 à 9heures au 21 novembre 2024 à 17heures.***

OooooooooOOOOOOOOoooooooo

**I- RAPPORT-**

Etabli par Monsieur Patrick THOMAS, Commissaire Enquêteur, dûment désigné par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon

**II- CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS -**  
*(voir 2<sup>ème</sup> partie - document distinct)*

# SOMMAIRE

<b>1. GENERALITÉS .....</b>	<b>4</b>
1.1. CADRE GENERAL DU PROJET .....	4
1.2. RAPPEL DES DEUX RECENTES ENQUETES PUBLIQUES EN LIEN DIRECT AVEC LE PROJET ET OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE.....	4
1.2.1. Récentes enquêtes publiques liées au projet .....	4
1.2.2. Objet de la présente enquête publique .....	5
1.3. CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	5
1.3.1. Procédure d'enquête publique : .....	5
1.3.2. Aspects juridiques concernant la demande d'autorisation environnementale :.....	5
1.3.2.1. s'agissant de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau .....	6
1.3.2.2. s'agissant de la demande d'autorisation de défrichement .....	6
1.3.2.3. s'agissant de la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées ou de leurs habitats .....	6
1.3.2.4. s'agissant de la demande d'autorisation de travaux à proximité de sites classés et de travaux aux abords d'un monument historique et de la déclaration de travaux à réaliser en site inscrit .....	6
1.3.3. autres procédures .....	7
1.3.3.1. Etude d'impact .....	7
1.3.3.2. prescription archéologique.....	7
1.4. PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET .....	7
1.4.1. Les enjeux et objectifs du projet.....	7
1.4.2. Les principales caractéristiques du projet .....	8
1.4.2.1. S'agissant de l'élargissement de l'actuelle RN57 et son nouvel ouvrage de franchissement du Doubs	10
1.4.2.2. S'agissant des échangeurs et de l'aménagement de voies complémentaires .....	10
1.4.2.3. s'agissant de la gestion des eaux pluviales.....	16
1.4.2.4. s'agissant du défrichement .....	18
1.5. LISTE DES PIECES COMPOSANT LE DOSSIER.....	19
<b>2. ORGANISATION DE L'ENQUETE .....</b>	<b>20</b>
2.1. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR .....	20
2.2. ARRETE D'OUVERTURE D'ENQUETE.....	20
2.2.1. Durée de l'enquête.....	20
2.2.2. Mesures de publicité .....	20
2.2.2.1. annonces légales .....	20
2.2.2.2. affichage et mise en ligne de l'avis d'enquête.....	20
2.2.3. Modalités de mise à disposition du dossier pendant la durée de l'enquête .....	21
2.2.4. Modalités de dépôt des observations .....	21
<b>3. DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....</b>	<b>22</b>
3.1. REUNIONS/CONTACTS/VISITES .....	22
3.1.1. Réunions/rencontres .....	22
3.1.2. Visite des lieux.....	22
3.2. DEROULEMENT DES PERMANENCES .....	22
3.2.1. Bilan des permanences .....	22
3.3. REUNION PUBLIQUE .....	22
3.4. FORMALITES DE CLOTURE .....	22
3.5. BILAN DES OBSERVATIONS .....	23
3.6. REMISE DU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ET RECEPTION DU MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE .....	23

<b>4.</b>	<b>AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE, DES SERVICES ET ORGANISMES CONSULTES .....</b>	<b>23</b>
4.1.	AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE .....	23
4.2.	AVIS DES SERVICES ET ORGANISMES CONSULTES .....	24
<b>5.</b>	<b>ANALYSE DES OBSERVATIONS.....</b>	<b>26</b>
5.1.	PROPOS LIMINAIRES .....	26
5.1.1.	<i>Concernant l'analyse thématique des observations .....</i>	<i>26</i>
5.1.2.	<i>Concernant les réponses du Maître d'Ouvrage.....</i>	<i>26</i>
5.2.	ANALYSE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR .....	27
5.2.1.	<i>Sur le volet loi sur l'eau .....</i>	<i>27</i>
5.2.2.	<i>Sur le volet dérogation espèces protégées.....</i>	<i>29</i>
5.2.3.	<i>Sur le volet défrichement .....</i>	<i>31</i>
5.2.4.	<i>Sur le volet sites protégés .....</i>	<i>31</i>
5.2.5.	<i>Sur la santé humaine (pollution, impact acoustique) .....</i>	<i>32</i>
5.2.6.	<i>Sur l'environnement (le réchauffement climatique et l'artificialisation des sols) .....</i>	<i>34</i>
5.2.7.	<i>Sur des insuffisances ou incohérences au dossier .....</i>	<i>35</i>
ANNEXE 1 : PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS. ....		37
ANNEXE 2 : MEMOIRE EN REPONSE AUX OBSERVATIONS DU MAITRE D'OUVRAGE. ....		37

## **1<sup>ère</sup> Partie – RAPPORT**

### **1. GENERALITÉS**

#### **1.1. Cadre général du projet**

Le contournement de Besançon par la RN57, qui est une partie de l'axe structurant de dimension nationale et européenne que constitue cette route nationale, a été initié dans les années 1970 afin d'écarter le trafic de transit du centre-ville. Il a connu une évolution par tronçons, d'abord par la construction et l'ouverture en septembre 2003 de la Voie des Montboucons au Nord-Ouest, puis par la construction et la mise en service en juillet 2011 de la voie des Mercureaux au Sud-Est.

La jonction entre ces deux tronçons aménagés à 2x2 voies, est assurée par une route bidirectionnelle (une voie par sens de circulation) qui apparaît manifestement sous-dimensionnée en raison de fortes congestions quotidiennes, surtout en périodes de pointe du matin et du soir, ainsi que les week-ends à des horaires variables.

Techniquement, le projet d'un linéaire de 3,7 km vise à aménager cette partie centrale du contournement Ouest de Besançon par la RN57 entre l'échangeur dit "des Boulevards" à Besançon (boulevard Kennedy et voie des Montboucons) et la voie des Mercureaux afin de permettre une fluidification durable du trafic et de la desserte. Il prévoit une mise à deux fois deux voies de la chaussée avec de nouveaux ouvrages de franchissement du Doubs (viaduc routier et passerelle modes actifs), des compléments de voiries routières pour faciliter les déplacements locaux, des aménagements dédiés aux transports en commun et des aménagements dédiés aux modes doux.

#### **1.2. Rappel des deux récentes enquêtes publiques en lien direct avec le projet et objet de la présente enquête publique**

##### **1.2.1. Récentes enquêtes publiques liées au projet**

Avant de préciser l'objet de la présente enquête publique, il semble utile de rappeler que le projet a récemment bénéficié de deux enquêtes publiques qui sont les suivantes :

- ✓ une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Besançon, qui s'est déroulée du 28 février au 31 mars 2022, à l'issue de laquelle la commission d'enquête a rendu un avis favorable assorti d'une réserve et de recommandations.

*Nota :* à la suite de cette enquête le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté du préfet du Doubs en date du 30 novembre 2022<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> arrêté consultable au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Doubs n°25-2022-101 du 02/10/2022

- ✓ une enquête publique parcellaire préalable à la déclaration de cessibilité des immeubles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet, qui s'est déroulée du 4 mars au 3 avril 2024 et à l'issue de laquelle le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable assorti de deux réserves.

### **1.2.2. Objet de la présente enquête publique**

Bien que le projet ait été déclaré d'utilité publique et que l'enquête parcellaire ait été réalisée, les caractéristiques du projet<sup>2</sup> imposent au Maître d'Ouvrage de déposer en outre une « demande d'autorisation environnementale ».

**La présente enquête publique porte donc sur une demande d'autorisation environnementale, déposée au titre de la loi sur l'eau**, laquelle présente la spécificité d'emporter en outre une demande d'autorisation de défrichement, une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées ou de leurs habitats et une demande d'autorisation spéciale de travaux en sites protégés (cf. infra §1.3.2).

## **1.3. Cadre juridique de l'enquête publique**

### **1.3.1. Procédure d'enquête publique :**

La procédure d'enquête publique applicable obéit aux diverses dispositions législatives et réglementaires issues du code de l'Environnement qui régissent le déroulement d'une enquête publique dite « environnementale ». Il convient donc de se reporter au code de l'Environnement et notamment à la Section 1 du Chapitre III de sa partie législative et aux sections 1 et 2 du Chapitre III de sa partie réglementaire relatives à la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement.

### **1.3.2. Aspects juridiques concernant la demande d'autorisation environnementale :**

L'autorisation environnementale est un outil de simplification permettant de rassembler, en une seule procédure d'autorisation, plusieurs procédures auxquelles un projet peut être soumis dans divers champs environnementaux. Ce regroupement des procédures en une seule découle des dispositions de l'article L181-2 du code de l'Environnement.

Pour autant, il apparaît utile d'apporter quelques précisions quant à chacune des demandes d'autorisations spécifiques qu'impose le projet en raison des divers impacts générés ou susceptibles de l'être et qui visent respectivement à obtenir : une autorisation au titre de la loi sur l'eau (§1.3.2.1), une autorisation de défrichement (§1.3.2.2), une dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées ou de leurs habitats (§1.3.2.3) et une autorisation spéciale de travaux en sites protégés (§1.3.2.4).

---

<sup>2</sup> les caractéristiques du projet imposant une demande d'autorisation environnementale découlent des obligations liées à la loi sur l'eau, aux opérations de défrichement, au risque pour les espèces protégées et à la présence d'un secteur patrimonial proche.

### *1.3.2.1. s'agissant de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau*

La nomenclature annexée à l'article R.214-1 du Code de l'environnement, dite « Nomenclature Eau », est composée d'un tableau recensant les rubriques qui définissent les opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'environnement.

A la lecture de ce tableau, il appert qu'une demande d'autorisation est nécessaire au titre de la rubrique 2.1.5.0 car les bassins versants naturels interceptés par le projet dont les écoulements vont utiliser les nouveaux ouvrages créés représentent une surface de 69,2ha (la rubrique susmentionnée fixe un régime d'autorisation à partir de 20ha).

Pour être complet, il peut être ajouté que ce même tableau soumet en outre le projet à un régime déclaratif au titre :

- ☞ de la rubrique 3.1.2.0 en raison d'une modification du profil en travers du lit mineur du Doubs sur un linéaire de 36,40 m, notamment suite à l'installation des pieux pour la passerelle modes actifs et celle des piles du viaduc routier ;
- ☞ de la rubrique 3.1.5.0 en raison d'un risque de destruction de frayères en phase travaux lors de la réalisation des estacades pour la construction des piles dans le lit mineur du Doubs ;
- ☞ de la rubrique 3.2.2.0 car la surface soustraite à la crue de référence (crue centennale) liée à l'implantation du viaduc et de la passerelle s'élève à 956 m<sup>2</sup>.

### *1.3.2.2. s'agissant de la demande d'autorisation de défrichement*

La demande d'autorisation de défrichement du présent dossier est régie par les articles L.341-3 et R.341-1 et suivants du Code forestier. Pour le projet, elle concerne le défrichement de 3 750 m<sup>2</sup> au sein de la forêt communale de Besançon.

### *1.3.2.3. s'agissant de la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées ou de leurs habitats*

En raison de son impact sur des espèces et des habitats d'espèces protégées, le projet est soumis à demande de dérogation exceptionnelle à l'interdiction de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées, et ce au titre des articles L411-1 et L411-2 du code de l'Environnement.

### *1.3.2.4. s'agissant de la demande d'autorisation de travaux à proximité de sites classés et de travaux aux abords d'un monument historique et de la déclaration de travaux à réaliser en site inscrit*

Le projet est concerné par la présence proche de sites inscrits (Centre ancien de Besançon et ses abords) et classés (site de la Roche d'Or et terrain avoisinant ce site) ainsi que par celle de monuments historiques (station-service de Beure et basilique Saint-Ferréol et Saint-Ferjeux de Besançon).

- ☞ concernant les sites inscrits, en vertu des art L341-10 et R341-9 du code de l'Environnement, la réalisation de travaux sur ces sites relève d'une déclaration auprès du préfet de département ;
- ☞ concernant les sites classés, les projets de travaux les impactant sont soumis à une demande d'autorisation en application de l'art L341-10 du code de l'Environnement.

- ☞ concernant les travaux qui sont prévus aux abords des monuments historiques, ils sont soumis à autorisation en application des art L621-32 et L623-1 du code du Patrimoine.

### **1.3.3. autres procédures**

#### *1.3.3.1. Etude d'impact*

L'opération est soumise à étude d'impact au titre de la rubrique 6 de l'annexe à l'art R122-2 du code de l'Environnement, car la nouvelle route, qu'il faut considérer sur le linéaire total des 3 tronçons, aura une longueur ininterrompue supérieure à 10 km, en l'espèce 16,5 km.

A noter qu'une précédente étude d'impact a été réalisée lors de la procédure de déclaration d'utilité publique et que l'étude versée au présent dossier la reprend, avec mise à jour, notamment pour la thématique « eau ».

#### *1.3.3.2. prescription archéologique*

Une prescription archéologique préventive a été ordonnée par arrêté du préfet de région sur l'ensemble du tracé concerné par le projet.

## **1.4. Présentation succincte du projet**

### **1.4.1. Les enjeux et objectifs du projet**

La section de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure présente la particularité d'être une voie de contournement de l'agglomération de Besançon, mais aussi un axe important pour accéder au quartier de Planoise fortement peuplé (20 000 habitants), au parc des expositions et des congrès Micropolis, au Centre Hospitalier Universitaire, à la Polyclinique de Franche-Comté et à plusieurs zones d'activités à vocation industrielle, commerciale et de services, qui sont des pôles d'emplois majeurs de l'agglomération bisontine générant de nombreux déplacements, pour lesquels la voiture demeure très largement prépondérante.

En conséquence, cette section de la RN57 supporte un trafic routier particulièrement élevé que son dimensionnement et la morphologie de ses actuelles dessertes (qui drainent en particulier un trafic local) ne sont plus en mesure d'absorber de manière satisfaisante. Il en découle d'importantes difficultés de circulation récurrentes, notamment aux heures de pointe. A l'analyse il apparaît que les problèmes de fluidité prennent leur source aux quatre points d'échanges avec les autres voies :

- ☞ à la convergence du boulevard Kennedy et de la voie des Montboucons au Nord ;
- ☞ à l'échangeur de Saint-Ferjeux (entre la RN57 et la rue de Dole) ;
- ☞ à l'échangeur de Planoise au Centre ;
- ☞ au raccordement à la voie des Mercureaux, à la RN83 et à la RD683, au Sud.

Les aménagements de fluidité et de sécurité réalisés en 2011 (feux de régulation à Beure et traversée sécurisée pour les piétons à Micropolis) se sont avérés insatisfaisants pour résorber les phénomènes de congestion constatés. Face à cette situation et afin d'éviter les bouchons, certains automobilistes empruntent des voiries urbaines dans les quartiers périphériques comme itinéraires de substitution, ce qui engendre des nuisances affectant la qualité de vie des habitants des quartiers résidentiels et leur sécurité.

L'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et la commune de Beure a donc pour objectif principal de fluidifier durablement le trafic de transit et de desserte, tout en renforçant la multimodalité autour de cet axe majeur de Besançon.

Par ailleurs, un renforcement de la sécurité est prévu par la mise aux normes des échangeurs, la création de bandes d'arrêt d'urgence et une limitation de la vitesse à 70km/h.

Enfin, en prévoyant la prise en compte du contexte urbain, des milieux naturels et du cadre de vie des habitants, le projet entend favoriser une bonne intégration de l'infrastructure dans la ville. Il devrait en résulter une meilleure qualité de vie des riverains grâce à une amélioration de la qualité de l'air et une limitation des nuisances sonores ainsi qu'une meilleure protection de la ressource en eau.

#### **1.4.2. Les principales caractéristiques du projet**

Si l'opération projetée concerne un linéaire relativement court (3,7 km), elle présente la particularité de se situer dans un environnement urbain dense et appelle d'importants travaux : un traitement de la route actuelle, un réaménagement et création d'échangeurs ainsi que divers autres aménagements et ouvrages.

**Ci-dessous est présentée une vue synthétique du projet dans sa globalité.** Toutefois, et afin de permettre de bien visualiser le projet, d'autres illustrations davantage détaillées seront proposées. Toutes les illustrations jointes au point 1.4.2 et ses sous-paragraphes sont issues de pièces du dossier d'enquête.



Afin de bien cerner les caractéristiques du projet, seront successivement présentées les opérations concernant : l'élargissement de l'actuelle RN57 et son nouvel ouvrage de franchissement du Doubs (§1.4.2.1) ; les échangeurs et l'aménagement de voies complémentaires (1.4.2.2) ; la gestion des eaux pluviales (1.4.2.3) ; le défrichement (§1.4.2.4).

**Notq : Il convient de préciser que *les incidences du projet sont analysées dans les conclusions motivées* (cf. document II)**

#### *1.4.2.1. S'agissant de l'élargissement de l'actuelle RN57 et son nouvel ouvrage de franchissement du Doubs*

##### *a) concernant l'élargissement de la RN57*

La section de la RN57 comprise entre la voie des Montboucons et le nouvel échangeur de Champ Melin sera élargie par une mise de ce linéaire à 2 x 2 voies (largeur des voies 3,5 m) avec bande d'arrêt d'urgence et accotements.

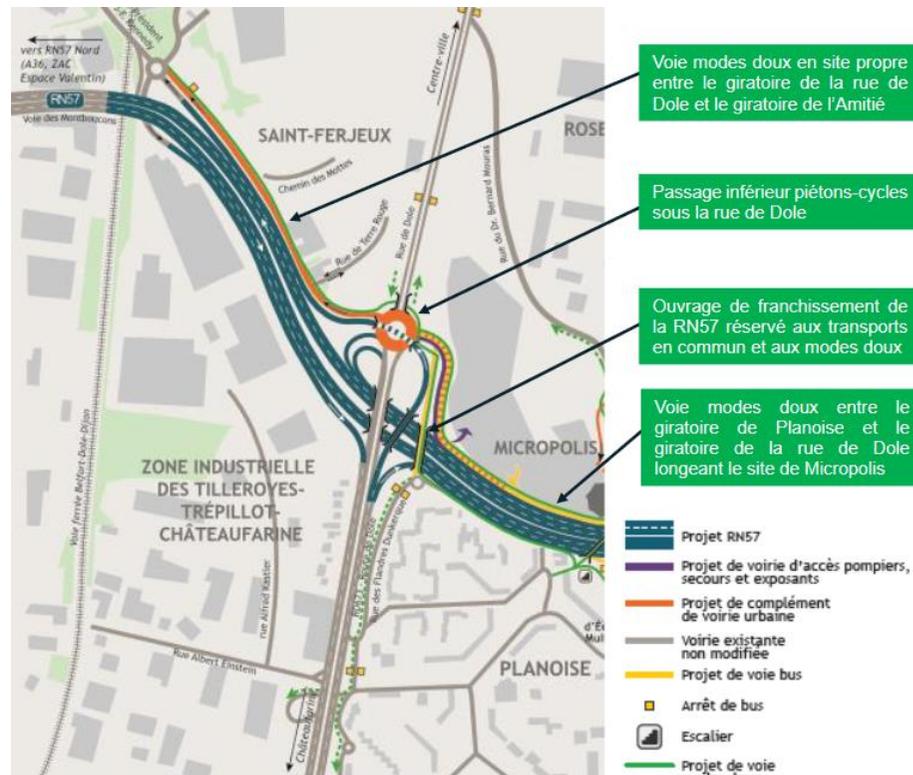
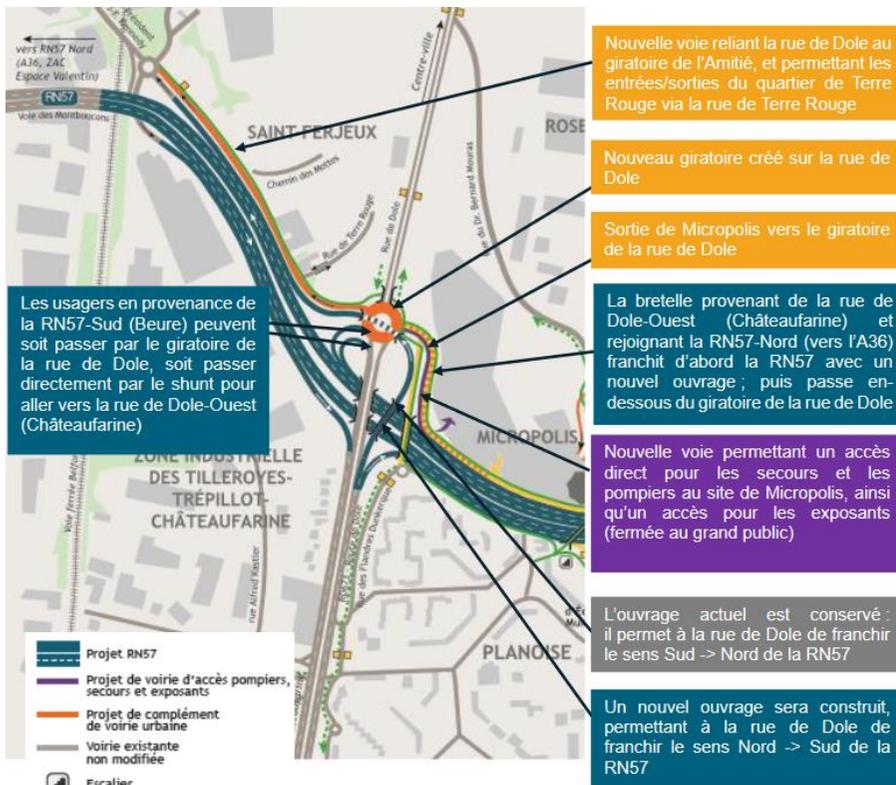
##### *b) concernant le nouvel ouvrage de franchissement du Doubs*

Un nouveau franchissement du Doubs, en section bidirectionnelle (1 voie dans chaque sens) avec bande d'arrêt d'urgence, sera créé afin d'assurer la continuité de la RN57 entre la voie des Mercureaux et Besançon, sans passer par les giratoires de Beure. Une forme en courbe a été retenue afin de permettre un alignement et, par voie de conséquence, une meilleure insertion sur la voie des Mercureaux. Il n'est donc pas parallèle à l'ancienne section bidirectionnelle qui sera maintenue en service afin de desservir la RN83. (cf. plan annoté, infra point 1.4.2.2 d). A noter qu'il existe deux anciennes piles de pont, historiquement destinées à recevoir un nouvel ouvrage de franchissement, mais qui devront être démontées car elles ne conviennent plus.

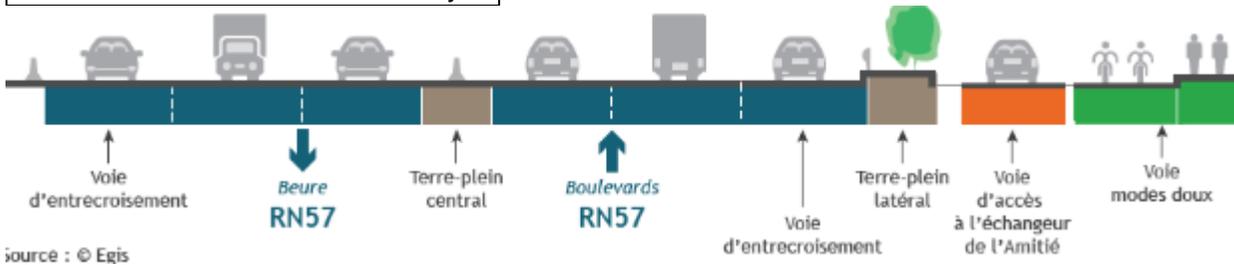
#### *1.4.2.2. S'agissant des échangeurs et de l'aménagement de voies complémentaires*

##### *a) Concernant le secteur de l'échangeur de Saint Ferjeux*

- ✓ La géométrie de l'échangeur de Saint-Ferjeux doit être revue pour permettre la dénivellation de certains mouvements.
- ✓ divers ouvrages et raccordements complémentaires sont prévus :
  - un giratoire au niveau de la rue de Dole, afin de rétablir le sens RN57-Sud vers RD673-Est ;
  - un raccordement entre les bretelles Nord de l'échangeur de Saint-Ferjeux et celles du demi-échangeur de l'Amitié avec création d'une nouvelle voie urbaine longeant la RN57, reliant la rue de Dole au giratoire de l'Amitié via le nouveau giratoire de la rue de Dole. Cette nouvelle route vise à connecter la rue de Dole au boulevard Kennedy pour permettre de désenclaver le quartier de Terre Rouge et sa zone d'activités ;
  - un ouvrage franchissant la RN57 afin de relier la rue des Flandres Dunkerque 1940 au nouveau giratoire de la rue de Dole, lequel sera réservé aux bus et aux modes doux ;
  - un passage inférieur sera créé sous la rue de Dole, en partie Nord du nouveau rond-point, pour la voie modes doux qui longera la RN57 ;
  - une voie d'accès à Micropolis par le Nord à partir du nouveau giratoire de la rue de Dole, réservée aux véhicules de pompiers, de secours et aux exposants.

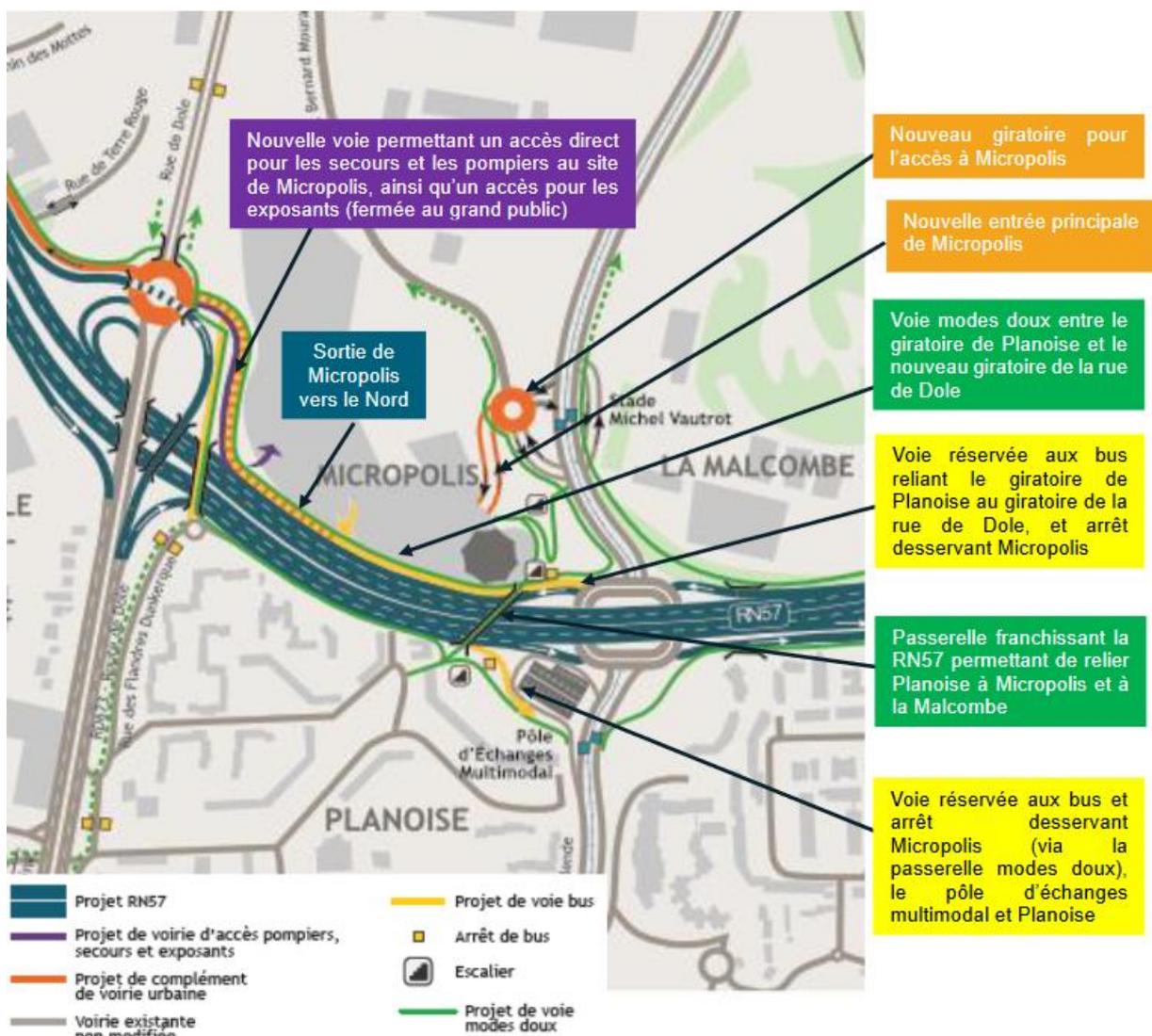


Profil en travers au Nord de Saint-Ferjeux

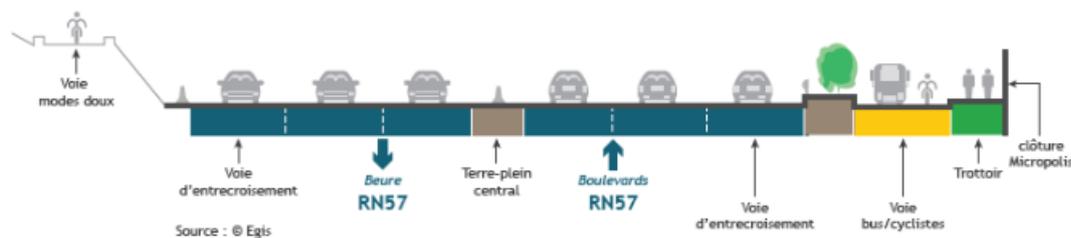


b) concernant le diffuseur de Planoise et les accès au parc des expositions et des congrès Micropolis

- ✓ le diffuseur de Planoise évolue uniquement par la mise à 2x2 voies des ouvrages existants, la création d'une Bande d'Arrêt d'Urgence et la construction d'une passerelle dédiée aux modes actifs entre le quartier de Planoise-Epoisses et l'Avenue François Mitterrand.
- ✓ des modifications des accès au site du parc des expositions et des congrès Micropolis sont prévues comme suit :
  - création d'un giratoire à l'intersection entre le chemin de la Malcombe et l'accès existant depuis l'avenue François Mitterrand (qui dessert également la rue du dr Bernard Mouras) ;
  - création d'une nouvelle voirie permettant d'accéder depuis ce giratoire à la nouvelle entrée principale de Micropolis.



### Profil en travers au niveau de Micropolis



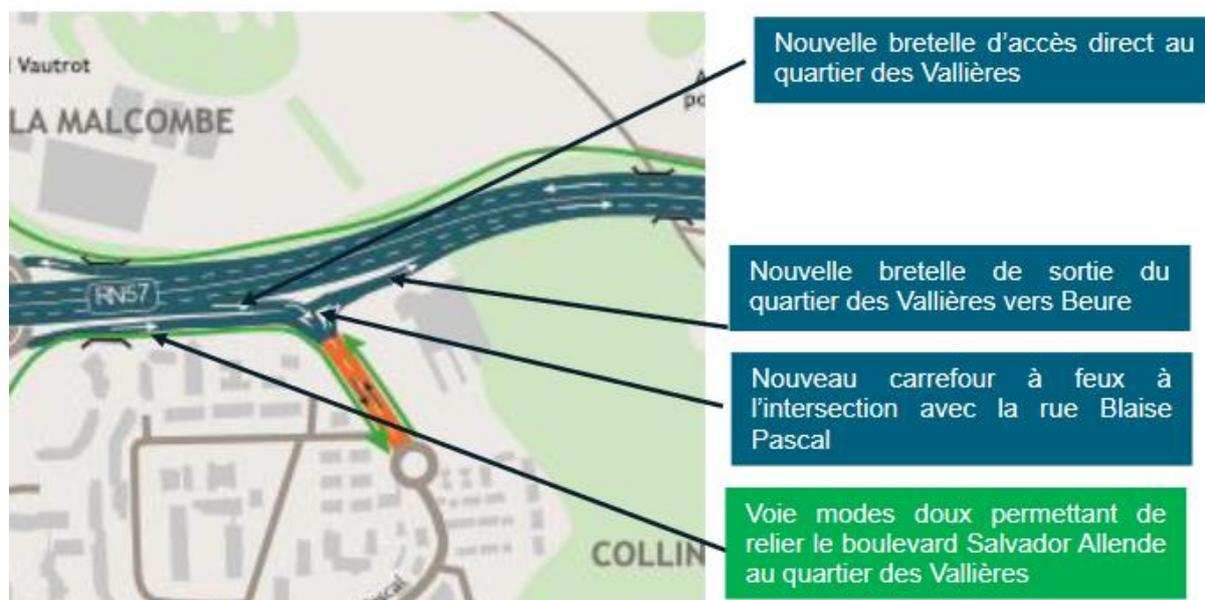
c) concernant l'aménagement d'un nouveau demi-échangeur quartier des Vallières

La création du demi-diffuseur des Vallières a pour objectif de permettre une nouvelle desserte directe du quartier des Vallières<sup>3</sup> depuis la RN57-Nord, en provenance de Besançon et de proposer une nouvelle bretelle de sortie du quartier des Vallières vers la RN57-Sud, en direction de Beure.

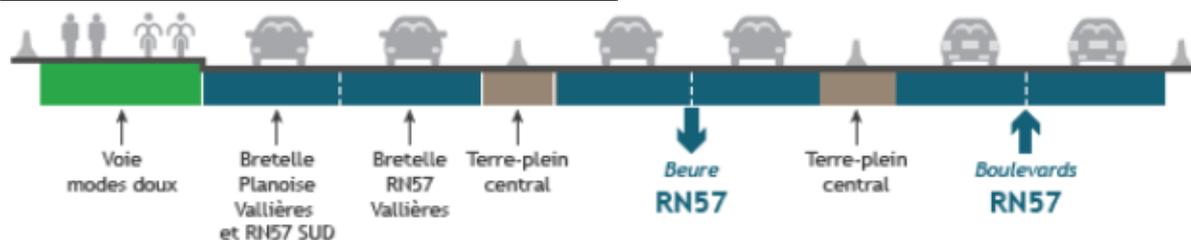
Il est constitué :

- d'une nouvelle bretelle d'accès direct au quartier des Vallières ;
- d'une nouvelle bretelle de sortie du quartier des Vallières vers Beure ;
- d'un nouveau carrefour à feux à l'intersection avec la rue Blaise Pascal.

A noter que la voie modes doux existante reliant le boulevard Salvador Allende à la rue Blaise Pascal sera rétablie dans le cadre du projet.



### Profil en travers à l'entrée du Quartier des Vallières



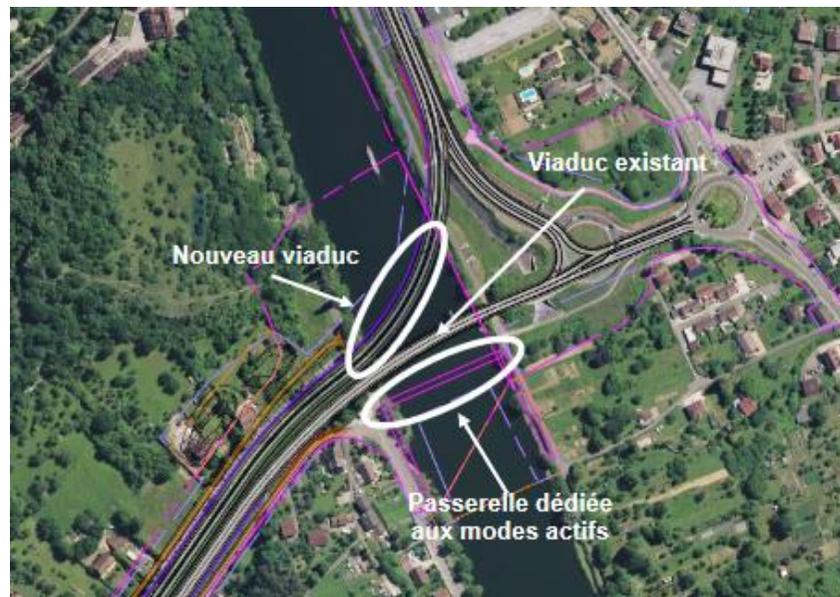
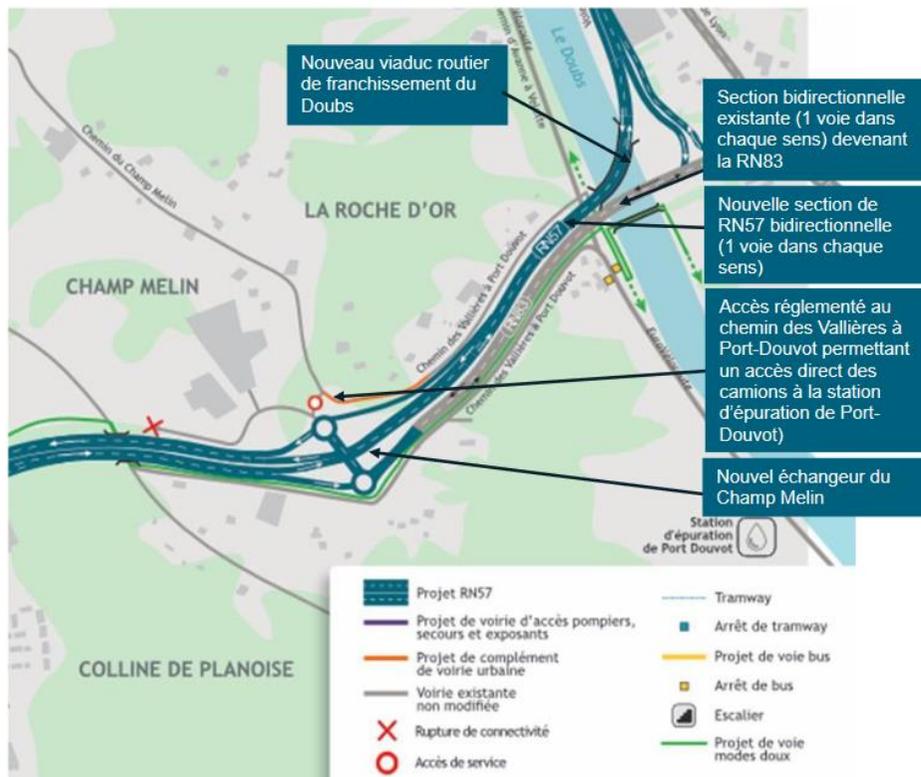
<sup>3</sup> Ce quartier regroupe la zone de la polyclinique ainsi que les lycées Victor Hugo et Tristan Bernard...

d) concernant la partie Sud du projet (nouvel échangeur de Champ Melin et viaduc routier)

Cette partie Sud concerne la création :

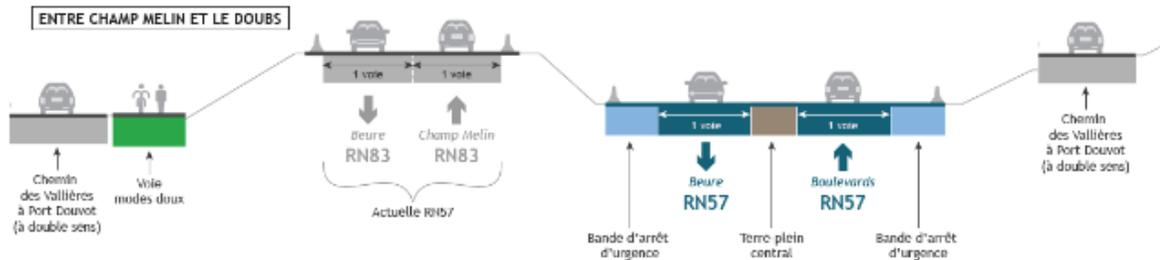
- ✓ d'un nouvel échangeur dénivelé « à lunettes » avec deux giratoires dénommé « Echangeur du Champ Melin ». Cet échangeur a pour objectif d'assurer la connectivité de la RN57 avec la RN83 via l'ancien viaduc sur le Doubs et d'assurer la continuité de la RN57 vers et en provenance de la Voie des Mercureaux via une nouvelle route bidirectionnelle et un nouveau viaduc (cf. supra point 1.4.2.1 b). A noter que la partie de l'ancienne route entre l'échangeur du Champ Melin et Beurre, qui était une composante de la RN57 et qui sera désormais intégrée à la RN83, connaîtra une remise aux normes (notamment mise en conformité de l'assainissement).
- ✓ d'une nouvelle route bidirectionnelle (1 voie dans chaque sens) avec bandes d'arrêt d'urgence entre le nouvel échangeur et le nouveau viaduc ;
- ✓ d'une passerelle de traversée du Doubs pour les modes actifs ;
- ✓ d'une voie modes doux en site propre par réaménagement des chemins des Vallières à Port-Douvot ;
- ✓ d'un accès réglementé au Chemin des Vallières à Port-Douvot permettant un accès direct des camions à la station d'épuration de Port Douvot)

Il convient d'ajouter que le projet prévoit également la réalisation d'écrans anti-bruit ainsi que la création d'ouvrages de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la voirie. Enfin, l'aménagement est conçu pour permettre la circulation des transports exceptionnels et des convois militaires.



(illustration issue de l'Etude d'Impact)

**Profil en travers des aménagements de la partie Sud du projet**



#### 1.4.2.3. s'agissant de la gestion des eaux pluviales

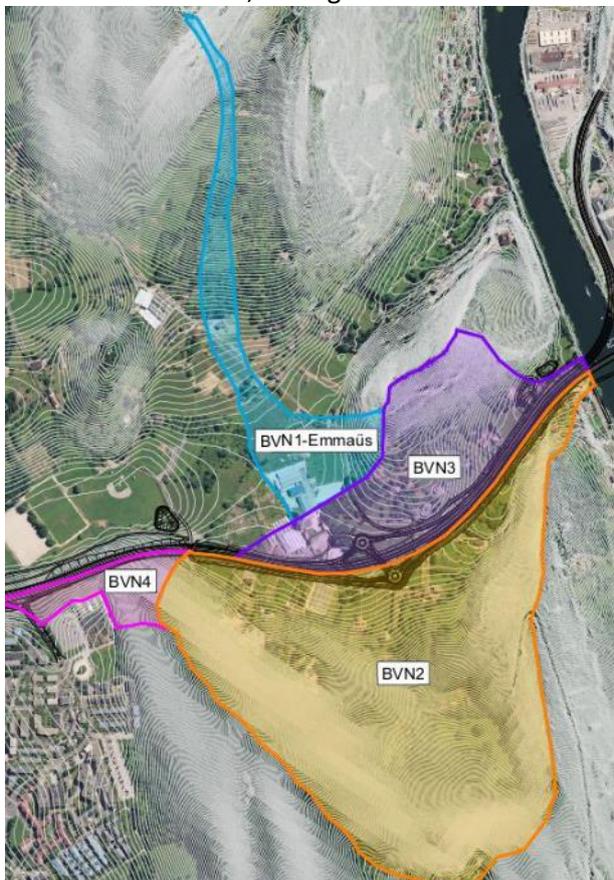
L'assainissement d'une plateforme routière comprend le rétablissement des écoulements extérieurs au projet (a), qui peuvent être traversés ou interceptés par la route, ainsi que l'évacuation et le traitement des eaux pluviales qui ruissellent sur la chaussée (b).

##### a) Gestion des eaux pluviales des bassins versants naturels

Du fait que la partie Nord du projet est située au sein d'un milieu fortement urbanisé, aucun bassin versant naturel n'est intercepté.

A contrario, en partie Sud, le projet intercepte quatre bassins versants naturels (BVN) situés dans le bassin versant hydrographique du Doubs. Il s'agit :

- ☞ du BVN n°1-Emmaüs de 8,8 ha, collecté en son point bas par un collecteur situé à côté du site d'Emmaüs ; les eaux étant actuellement envoyées dans le réseau unitaire sous la RN57 qui transite à destination de la station d'épuration de Port-Douvot ;
- ☞ du BVN n°2 de 47,0 ha, intercepté par le chemin des Vallières Sud le long de la RN57 existante ; les eaux étant collectées le long du chemin et rejetées en surface majoritairement vers le Doubs, sans système d'assainissement clairement marqué ;
- ☞ du BVN n°3 de 13,4 ha, intercepté par le chemin des Vallières Nord le long de la RN57 existante ; les eaux étant collectées le long de la voie latérale et rejetées en surface majoritairement vers le Doubs, sans système d'assainissement clairement marqué ;
- ☞ du BVN n°4 de 3,0 ha, intercepté par la RN57 existante ; les eaux étant collectées par quelques grilles avaloirs situées en bordure de la RN57 et étant rejetées dans le milieu naturel en pied de talus de la RN57, le long du chemin des Vallières Sud avant de rejoindre celles du BVN2.



Cette situation, couplée à l'imperméabilisation supplémentaire qui sera générée par l'aménagement de la RN57 pourrait conduire à une modification du régime hydraulique des écoulements naturels.

Afin d'éviter toute augmentation sensible des ruissellements et des écoulements naturels, mais aussi dans le but d'améliorer la situation existante, les aménagements suivants sont prévus :

- ☞ le collecteur du BVN n°1-Emmaüs sera débranché du réseau unitaire sous la RN57 qui transitait vers la station d'épuration de Port Douvot. Il est prévu d'intercepter ce collecteur au niveau de l'échangeur du Champ Melin, puis d'amener les eaux dans le système de gestion des eaux du BVN N°3. Cet aménagement a pour objectif de contribuer à la désaturation de la station de Port-Douvot, vu qu'elle n'accueillera plus les eaux d'origine pluviale en provenance du BVN1 et qu'elle n'a aucunement vocation à traiter.
- ☞ Les eaux du BVN n°3, interceptées par le chemin des Vallières Nord dont le tracé est modifié par le projet, seront reprises par un fossé et acheminées vers le Doubs. Ce fossé reprendra également, comme mentionné supra les eaux du BVN n°1, mais aussi les rejets des deux bassins d'écêtement B2b et B3b<sup>4</sup>.

S'agissant de l'actuel BVN n°4, il n'aura plus vocation à être considéré comme un bassin versant naturel, car il sera inclus dans les impluviums des bassins de traitement de la RN57.

Quant au BVN n°2, intercepté par le chemin des Vallières Sud dont le tracé n'est que très faiblement modifié par le projet, il conserve le même fonctionnement qu'à l'état actuel.

A noter que les eaux provenant des bassins versants naturels sont collectées pour éviter de se mélanger aux eaux de la plateforme routière. Les ouvrages de collecte mis en œuvre sont des fossés trapézoïdaux et aménagés (enherbés, enrochés ou bétonnés) en fonction des vitesses d'écoulement estimées.

*b) gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière*

Il convient de rappeler que les eaux de ruissellement d'une plateforme routière doivent être traitées avant rejet dans le milieu naturel afin d'éviter toute contamination car elles « lessivent » naturellement la chaussée et se chargent subséquemment de divers éléments polluants provenant des gaz d'échappement, des fuites de fluides et de l'usure des véhicules. Elles peuvent également être souillées par des pollutions accidentelles suite à un accident de la route, notamment par des hydrocarbures et divers produits embarqués dans les véhicules.

Actuellement, les eaux pluviales de ruissellement sur la RN57 se rejettent sans traitement dans le milieu naturel.

Le projet prévoit une collecte et un traitement des eaux avant rejet, avec un dimensionnement adapté afin d'éviter toute surcharge. A noter qu'il est également prévu de reprendre les eaux pluviales générées au droit des voiries dans les dispositifs de collecte de la RN57 afin qu'elles soient séparées des eaux des bassins versants. En outre, un dispositif d'étanchéification du réseau de collecte et d'assainissement est prévu pour éviter tout risque d'infiltration d'eaux polluées dans le sol, sa finalité étant de préserver les eaux souterraines.

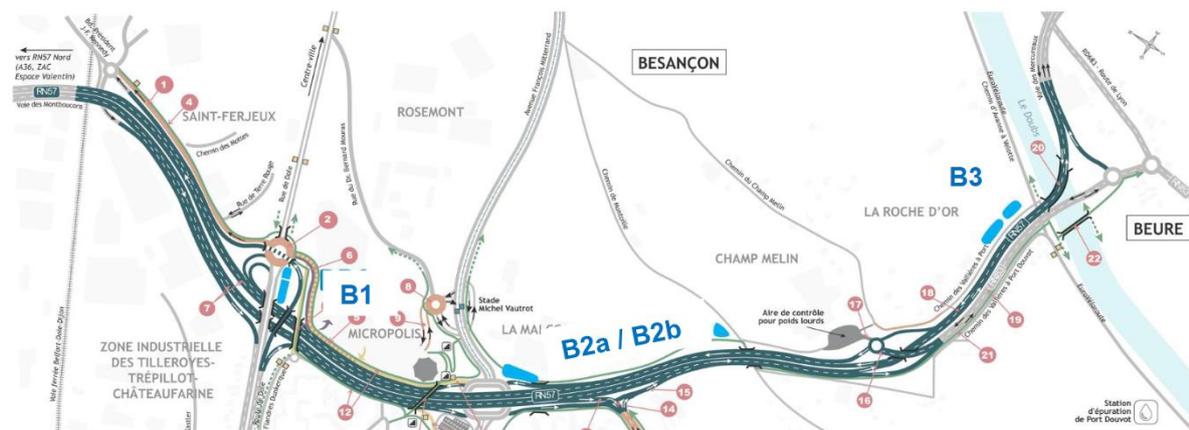
---

<sup>4</sup> cf. *infra* point 1.4.3.1 c

c) *focus sur les bassins de traitement et d'écroulement des eaux pluviales routières*

Le traitement et l'écroulement<sup>5</sup> des eaux pluviales sera assuré par des bassins routiers multifonctions de type bicorps avec volume mort, permettant de dissocier les fonctions de confinement de la pollution accidentelle, de traitement de la pollution chronique et l'écroulement des débits d'orage dans les deux corps de l'ouvrage. Ces bassins sont dimensionnés pour une pluie de longue durée d'occurrence cinquantennale.

Le projet prévoit l'implantation de trois nouveaux bassins de traitement et d'écroulement des eaux pluviales routières dénommées respectivement « B1 », « B2a/B2b » et « B3 ». dont la localisation apparaît sur le schéma ci-dessous :



1.4.2.4. *s'agissant du défrichement*

Certaines des opérations nécessaires au projet imposent le défrichement de quatre parcelles, d'une surface totale de 3385m<sup>2</sup> toutes situées dans la forêt communale de Besançon, en bordure et de chaque côté d'une portion du projet situé entre le quartier de Planoise et le futur demi-diffuseur des Vallières.

Les essences concernées sont essentiellement des bosquets composés d'arbres tels que le Charme, l'Érable sycomore et l'Érable champêtre à l'Est de la RN57. A l'Ouest de cette route, il s'agit d'une Chênaie-charmaie, avec d'autres essences principales telles que Frêne élevé, l'Érable champêtre et sycomore, le Noisetier et le Robinier.

<sup>5</sup> L'écroulement des eaux pluviales vise à en limiter le débit de rejet en périodes de fortes pluies.

## 1.5. Liste des pièces composant le dossier

Le dossier est constitué de 3 tomes en format A3.

### **TOME 1**

Ce premier tome est composé de 6 dossiers qui sont les suivants :

- ☞ Informations réglementaires et administratives (19 pages numérotées) ;
- ☞ Note de présentation non technique (39 pages numérotées) ;
- ☞ Volet eau et milieux aquatiques (147 pages numérotées) ;
- ☞ Demande de dérogation espèces protégées (140 pages numérotées) ;
- ☞ Demande d'autorisation spéciale de travaux en sites protégés (81 pages numérotées) ;
- ☞ Demande d'autorisation de défrichement (20 pages numérotées).

### **TOME 2**

Ce deuxième tome est composé de 4 dossiers qui sont les suivants :

- ☞ Etude d'impact (462 pages numérotées) ;
- ☞ Etude d'Impact – Annexe 1 -Etude acoustique (202 pages numérotées) ;
- ☞ Etude d'Impact – Annexe 2 -Etude air et santé (219 pages numérotées) ;
- ☞ Evaluation socio-économique (72 pages numérotées).

### **TOME 3**

Ce troisième tome comporte 7 dossiers qui sont les suivants :

- ☞ Synthèse des avis (11 pages numérotées) ;
- ☞ Avis du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires sur les travaux en site classé (2 pages numérotées) ;
- ☞ Avis du Conseil National de la Protection de la Nature (5 pages non numérotées) ;
- ☞ Avis de l'Autorité Environnementale (36 pages numérotées) et Réponse du Maître d'Ouvrage (pages numérotées 5 à 23) ;
- ☞ Avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (8 pages numérotées) ;
- ☞ Demande de complément de la DDT du Doubs (2 pages et annexe1 de 10 pages numérotées de la DDT25) ainsi qu'un avis du Département Biodiversité de la DREAL du 2 février 2024 formant Annexe 2, un avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles du 9 janvier 2024 ainsi qu'une notification d'une prescription de diagnostic archéologique de la DRAC du 4 janvier 2024 et un arrêté de prescription et attribution d'un diagnostic d'archéologie préventive du 4 janvier 2024 formant annexe 3, avis de l'Agence Régionale de Santé du 9 janvier 2024 formant annexe 4, un avis de l'Office Français de la Biodiversité du 12 janvier 2024 formant annexe 5 et un avis de la Direction Départementale des Territoires du Doubs du 16 janvier 2024 formant annexe 6.

## **2. ORGANISATION de l'ENQUETE**

### **2.1. Désignation du Commissaire Enquêteur**

C'est par décision référencée E24000059/25 en date du 19 septembre 2024 que Madame Cathy SCHMERBER, Présidente du Tribunal Administratif de Besançon, m'a désigné en qualité commissaire enquêteur chargé de diligenter la présente enquête publique et que Monsieur Gilles OUDOT l'a été en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

J'ai accepté cette mission au regard de ma disponibilité pendant la période considérée, ainsi que de ma totale indépendance par rapport au projet soumis à enquête et au Maître d'Ouvrage. A cet effet, j'ai transmis ma déclaration sur l'honneur au Tribunal Administratif de Besançon par mail le 6 octobre 2024.

### **2.2. Arrêté d'ouverture d'enquête**

Par arrêté n° DCICT-BCEEP-204-09-25-00001 du 25 septembre 2024, Monsieur le préfet du Doubs a prescrit l'ouverture de l'enquête publique et en a fixé les modalités dont les principales sont présentées dans les paragraphes ci-après.

#### **2.2.1. Durée de l'enquête**

La présente enquête publique, d'une durée de 32 jours consécutifs, s'est déroulée du lundi 21 octobre 2024 à 9h00 au jeudi 21 novembre 2024 à 17h00.

#### **2.2.2. Mesures de publicité**

##### *2.2.2.1. annonces légales*

Conformément aux dispositions de l'art. R123-11 du code de l'Environnement, un avis d'enquête est paru dans 2 journaux locaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et a été rappelé dans les 8 premiers jours.

Le tableau ci-dessous en précise les modalités.

	L'Est Républicain	La Terre de Chez Nous
<b>1ère parution</b>	27/09/2024	27/09/2024
<b>2ème parution</b>	21/10/2024	25/10/2024

##### *2.2.2.2. affichage et mise en ligne de l'avis d'enquête*

Un avis d'enquête au format A4 a été affiché 15 jours avant la date d'ouverture de l'enquête et maintenu pendant toute la durée de celle-ci en mairie de Besançon et Beure (*ce qui est attesté par les certificats d'affichage établis par les maires des communes concernées*).

Ce même avis d'enquête a également été publié dans les mêmes conditions de délais sur :

- ☞ le site Internet de la Préfecture du Doubs à l'adresse : <https://www.doubs.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Amenagement-du-territoire-Construction-Logement-et-Transports/Amenagement-et-developpement-durables/Enquetes-publiques/Autres-enquetes> ;
- ☞ le registre dématérialisé à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/5680> ;
- ☞ des affiches réglementaires, avec texte de l'avis d'enquête imprimé en caractères noirs sur fond jaune au nombre de 8 ont été implantées sur les lieux du projet et visibles depuis la voie publique comme suit :
  - ✓ Panneau 1 : en provenance de la voie des Montboucons vers Micropolis, panneau implanté juste après la voie de l'insertion du rond-point de l'Amitié ;
  - ✓ Panneau 2 : En provenance de Micropolis panneau implanté juste après l'échangeur de Saint-Ferjeux ;
  - ✓ Panneau 3 : En provenance de la voie des Montboucons, panneau implanté après l'échangeur de Saint-Ferjeux ;
  - ✓ Panneau 4 : En provenance de Micropolis, panneau implanté juste avant l'échangeur de Saint Ferjeux au niveau du terre-plein situé entre la RN 57 et la piste cyclable ;
  - ✓ Panneau 5 : En provenance de Micropolis, panneau implanté après l'échangeur de Planoise, derrière la glissière de sécurité en bois ;
  - ✓ Panneau 6 : En provenance de Beure, panneau implanté avant l'échangeur de Planoise, au niveau la bande dérasée ;
  - ✓ Panneau 7 : En provenance de Besançon, panneau implanté dans la zone des Vallières, derrière la glissière de sécurité ;
  - ✓ Panneau 8 : En provenance de Beure, panneau implanté après l'ouvrage d'art sur le Doubs, derrière la glissière de sécurité.

### 2.2.3. Modalités de mise à disposition du dossier pendant la durée de l'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces du dossier ont été accessibles dans leur intégralité en version papier dans les mairies des communes de Besançon et Beure aux jours et horaires respectifs d'ouverture au public de ces lieux publics<sup>6</sup> ainsi que lors des permanences du commissaire enquêteur.

Ce même dossier était également consultable en version dématérialisée à tout moment pendant toute la durée de l'enquête à partir du registre dématérialisé (adresse internet déjà mentionnée au § 2.2.2.2 supra) et sur un ordinateur mis librement à disposition du public dans les locaux de la préfecture du Doubs (Hall d'entrée – Point numérique) du lundi au vendredi de 8h30 à 11h30.

### 2.2.4. Modalités de dépôt des observations

Pendant les 32 jours d'enquête, le public avait la faculté de formuler ses observations :

- ☞ Par voie électronique à l'adresse suivante : [enquete-publique-5680@registre-dematerialise.fr](mailto:enquete-publique-5680@registre-dematerialise.fr) ;
- ☞ Sur le registre dématérialisé à partir du site : <https://www.registre-dematerialise.fr/5680> ;
- ☞ Par correspondance adressée par voie postale au siège de l'enquête, à l'attention du commissaire enquêteur : Mairie de Besançon – département urbanisme et grands projets urbains – 23 rue Mégevand – 25000 Besançon ;
- ☞ Par dépôt d'une observation (*manuscrite ou lettre*) sur les registres d'enquête en place en mairie de Besançon et Beure, pendant leurs jours et heures respectifs d'ouverture au public, ainsi qu'à l'occasion de chacune des permanences du commissaire enquêteur.

---

<sup>6</sup> ouverture de la mairie de Besançon : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 ; ouverture de la mairie de Beure du lundi au vendredi de 8h00 à 11h45.

### **3. DEROULEMENT de l'ENQUETE**

#### **3.1. Réunions/contacts/visites**

##### **3.1.1. Réunions/rencontres**

*Nota : Notre correspondant privilégié à la DREAL fut Madame Hélène FEUVRIER.*

- ☞ le 18 septembre 2024 de 9h30 à 10h00 réunion Préfecture du Doubs (discussion sur arrêté organisation enquête et préparation registres d'enquête) ;
- ☞ le 26 septembre 2024 de 14h00 à 14h30 remise du dossier d'enquête par la DREAL et présentation succincte du projet ;
- ☞ le 10 octobre 2024 de 9h30 à 12h30, présentation détaillée du projet et des quatre composantes de l'autorisation environnementale dans les locaux de la DREAL à Besançon ;
- ☞ le 21 novembre de 11h30 à 12h00 rencontre avec la secrétaire de mairie de Beure afin de discuter des observations reçues et collecter le registre de cette commune (rappel : cette commune n'était plus ouverte au public à partir de 11h45)
- ☞ le 22 novembre 2024 de 16h30 à 18h00 présentation et remise du procès-verbal de synthèse des observations au Maître d'Ouvrage ;
- ☞ le 19 décembre de 9h30 à 10h00 remise du rapport et des conclusions/avis à la Préfecture du Doubs.

##### **3.1.2. Visite des lieux**

Le 17 octobre de 10h00 à 11h30.

#### **3.2. Déroulement des permanences**

##### **3.2.1. Bilan des permanences**

Quatre permanences ont été programmées, (*dont une le samedi*) et ont respectivement eu lieu :

- ☞ le lundi 21 octobre 2024 de 9h00 à 12h00 à la mairie de Beure ;
- ☞ le samedi 9 novembre 2024 de 9h00 à 12h00 à la mairie de Besançon (6 rue Mégevand, rdc, salle Jean Minjoz) ;
- ☞ le mercredi 13 novembre 2024 de 14h00 à 17h00 à la mairie de Beure ;
- ☞ le jeudi 21 novembre 2024 de 14h00 à 17h00 à la mairie de Besançon (2, rue Mégevand, entrée B, 3<sup>ème</sup> étage, salle Enquêtes publiques n°316).

#### **3.3. Réunion publique**

Cette enquête n'a pas donné lieu à tenue d'une réunion publique.

#### **3.4. Formalités de clôture**

Conformément aux dispositions de l'arrêté d'organisation d'enquête, l'enquête a été close le 21 novembre 2024 à 17h00.

Les deux registres d'enquête ont été collectés par mes soins le 21 novembre 2024 (à 12h00 en mairie de Beure et à 17h00 en mairie de Besançon) et je les ai clos à l'issue de l'enquête.

### **3.5. Bilan des observations**

**211 observations ont été déposées au cours de la présente enquête**, dont :

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

*Nota : Le nombre d'observations mentionnées sur les registres papiers incluent et ne différencient pas les observations manuscrites de celles exprimées par courrier, ces dernières étant dûment annexées au registre d'enquête de la mairie où a été déposé ou reçu le courrier.*

### **3.6. Remise du Procès-verbal de synthèse et réception du Mémoire en Réponse du Maître d'Ouvrage**

Une rencontre a eu lieu avec le Maître d'Ouvrage le 22 novembre 2024 en fin d'après-midi afin de commenter le procès-verbal de synthèse des observations et le lui remettre avant de l'inviter à produire un mémoire en réponse dans le délai légal imparti de 15 jours.

*Nota : En accord avec le pétitionnaire, les copies papiers des 211 observations n'ont pas été jointes au 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 contributions déposées sur le registre électronique ainsi que des pièces jointes et que je lui ai transmis sous format dématérialisé une copie intégrale des observations des registres papiers de Besançon et Beure et des documents annexés.*

Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage m'a été transmis par voie électronique le 9 décembre 2024.

## **4. AVIS de l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE, des SERVICES et ORGANISMES CONSULTÉS**

### **4.1. Avis de l'Autorité Environnementale**

L'Autorité Environnementale (AE), sous sa formation d'autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD), a été consultée le 18 décembre 2023 et a rendu un avis (n°2023-129) adopté lors de la séance du 25 avril 2024. Elle s'est prononcée sur le dossier contenant une étude d'impact mise à jour par rapport à celle qui accompagnait la procédure de déclaration d'utilité publique, pour laquelle elle avait rendu un précédent avis (avis n°2021-134 du 10 février 2022).

Les principaux enjeux du projet pour l'environnement et la santé humaine identifiés par l'AE dans son nouvel avis sont :

- ☞ la qualité de l'air et le bruit au regard de leurs conséquences sur la santé humaine ;
- ☞ les émissions de gaz à effet de serre ;
- ☞ la consommation d'espaces naturels et agricoles ;
- ☞ l'artificialisation des sols et les milieux naturels.

Bien qu'elle prenne acte que l'étude d'impact a été notablement complétée sur plusieurs points, dont l'état des transports et déplacements dans l'aire d'étude, les inventaires biologiques, la justification et la présentation de certaines mesures d'évitement, réduction et compensation des incidences du projet, ainsi que sur certains points de justification du périmètre de l'étude d'impact, l'AE déplore néanmoins que des questions sur le périmètre d'analyse des incidences restent en suspens et que le parti d'aménagement routier reste inchangé par rapport au précédent projet qu'elle a étudié en 2022.

Elle émet des recommandations qui portent :

- ☞ sur la santé humaine, en lien avec la pollution de l'air et l'impact acoustique ;
- ☞ sur les infrastructures et les déplacements ainsi que l'évolution du trafic, mais aussi sur la gestion actuelle et future de l'étalement urbain ;
- ☞ sur la recherche de variantes et l'évaluation de la pertinence du choix du parti retenu ;
- ☞ sur les incidences en phase travaux, notamment concernant la gestion des déblais et remblais ainsi que leur éventuel réemploi et valorisation ;
- ☞ sur des précisions relatives à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et les possibilités de les réduire, voire de les compenser ;
- ☞ sur milieu naturel et la biodiversité, notamment sur le suivi dans le temps et l'évaluation de l'efficacité de certains aménagements ainsi que de certaines mesures compensatoires, mais aussi sur un examen de la pertinence et la possibilité d'un suivi plus rapproché pendant les premières années de l'état des milieux naturels et des espèces ;
- ☞ sur des mesures visant à augmenter la qualité des eaux ;
- ☞ sur un éclairage relatif au bilan coûts-bénéfices de l'aménagement et son taux de rentabilité ;
- ☞ sur la prise en compte dans le résumé non technique des conséquences des recommandations contenues dans son avis.

## 4.2. Avis des services et organismes consultés

Suite à consultation des services et organismes, ont été recueillis les avis ou sollicitations suivantes :

- ☞ une demande de compléments du Département Biodiversité, Eau Patrimoine de la DREAL Bourgogne Franche-Comté du 2 février 2024 ;
- ☞ une demande de compléments de l'Office Français pour la Biodiversité (OFB) du 16 janvier 2024 ;
- ☞ un avis favorable du 25 janvier 2024 de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) et une autorisation de travaux en site classé par le Ministre de la Transition Ecologique et de la Cohésion Sociale du 11 mars 2024 sous réserve de prise en compte de prescriptions ;
- ☞ un avis favorable du 9 janvier 2024 de la Direction Régionale des Affaires Culturelle (DRAC) ;
- ☞ une demande de compléments de la Direction Départementale des Territoires du Doubs du 16 janvier 2024 ;
- ☞ un avis favorable du 9 janvier 2024 de l'Agence Régionale de Santé (ARS) ;
- ☞ un avis favorable sous conditions du 28 août 2024 du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN).

*Nota : le Services des Voies Navigables de France a été sollicité, mais n'a pas répondu.*

A la lecture du rapport de fin d'examen de la Direction Départementale des Territoires du Doubs, il appert que le pétitionnaire a produit le 15 août 2024 des réponses à l'ensemble des questions posées dans les divers avis, notamment :

- ☞ que la surface de défrichement sera en définitive de 3385 m<sup>2</sup> (exclusion de la parcelle LM n°1) avec le choix d'une mesure compensatoire par versement d'une indemnité ;
- ☞ que Grand Besançon Métropole est également bénéficiaire de l'autorisation (rubrique 2.1.5.0 de l'art R214-3 du code de l'Environnement) et plus précisément pour le rejet du bassin versant n°1 Emmaüs dans les ouvrages créés dans le cadre du projet.

Il est en outre mentionné :

- ☞ que certaines dispositions techniques relevant de propositions des entreprises inconnues à ce jour, le pétitionnaire devra présenter, pour validation, une note technique soumise à la Police de l'eau concernant les divers travaux concernés (ex : création d'un exutoire dans les berges du Doubs ; retrait des anciennes piles de pont ; installation de la passerelle ; travaux qui auront lieu au niveau des tabliers une fois ceux-ci en place etc.) ;
- ☞ que la destination des déblais excédentaires devra être précisée dès qu'elle sera connue ;
- ☞ que le pétitionnaire pourra apporter des réponses aux questionnements des experts du CNPN et que le service instructeur s'appuiera sur ledit avis et les réponses pour rédiger l'arrêté de dérogation espèces protégées.

Par ailleurs, vu que l'avis du CNPN n'est paru que le 28 août 2024, donc postérieurement aux réponses apportées par le Maître d'Ouvrage le 15 août, il semble utile de résumer cet avis.

Bien que le CNPN salue le travail déjà important du pétitionnaire en faveur de la biodiversité, il conditionne néanmoins son avis favorable à :

- ☞ la prise en compte des enjeux piscicoles ;
- ☞ l'amélioration de la « trame noire » (passages sous ouvrages pour chiroptères) ;
- ☞ le suivi de la mise en œuvre des mesures compensatoires et la mise en œuvre d'éventuelles mesures correctives ;
- ☞ une sécurisation des mesures de réduction, notamment en phase chantier ;
- ☞ un abattage « doux » des arbres à cavité et écorce décollée ;
- ☞ une proposition de zones de désartificialisation.

Il émet en outre des recommandations :

- ☞ augmenter le nombre de nichoirs artificiels ;
- ☞ porter une attention à la conservation du « Cuivré des marais » et des coléoptères par une bonne conduite des suivis.

## 5. ANALYSE des OBSERVATIONS

### 5.1. Propos liminaires

#### 5.1.1. Concernant l'analyse thématique des observations

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 projet<sup>7</sup>**

Je mesure la difficulté pour de nombreux contributeurs à circonscrire leur observation aux thématiques concernant spécifiquement la demande d'autorisation environnementale. **Après avoir procédé à une lecture attentive de chacune d'elles, j'ai différencié celles que j'ai considéré en lien direct avec la présente enquête et celles que j'ai estimé lui être étrangères.** C'est pourquoi mon procès-verbal de synthèse présente une analyse thématique articulée en deux volets, respectivement intitulés « Thèmes 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 ».

**Je ne présenterai ci-dessous (§5.2) que le premier volet de l'analyse thématique des observations, lequel est en lien avec la demande d'autorisation environnementale, objet de la présente enquête.**

Le lecteur qui souhaite avoir une vue exhaustive des thèmes abordés est invité à se reporter au procès-verbal de synthèse des observations apparaissant en **annexe 1** de ce rapport.

#### 5.1.2. Concernant les réponses du Maître d'Ouvrage

S'agissant de la réponse du pétitionnaire, il convient de rappeler que je lui ai demandé, dans le procès-verbal de synthèse des observations, d'apporter des réponses aux thèmes recensés dans le premier volet car ils sont en lien avec l'autorisation environnementale objet de l'enquête publique. J'ai ajouté qu'il demeurerait toutefois libre de répondre aux autres thèmes s'il le jugeait opportun car, bien qu'étrangers aux composantes de l'autorisation environnementale, ils sont néanmoins en lien avec le projet et sont susceptibles de faire évoluer le projet sur des points ne concernant pas l'autorisation environnementale.

**S'agissant des thèmes en lien direct avec l'autorisation environnementale, je constate que le pétitionnaire y a répondu d'une manière détaillée.**

S'agissant des thèmes concernant le projet, mais n'apparaissant pas en lien avec l'autorisation environnementale, je constate qu'il y a néanmoins répondu avec précision et qu'il s'est montré ouvert au dialogue pour faire évoluer certains points (ex : travail de concertation avec les associations représentant les cyclistes ; étude d'une nouvelle entrée rue Mouras ; rencontre avec des riverains de la rue de Terre Rouge ; rencontre avec un particulier gêné par une voie mode doux Chemin des Vallières ...).

---

<sup>7</sup> Rappel : le projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (cf. supra §1.2.1) et a été déclaré d'utilité publique par arrêté du préfet du Doubs en date du 30 novembre 2022.

A noter qu'afin de ne pas surcharger inutilement le présent rapport, les réponses du Maître d'Ouvrage n'y apparaissent pas, mais le lecteur souhaitant les consulter pourra se reporter au mémoire en réponse apparaissant en annexe 2, lequel reprend opportunément l'articulation des thèmes présentés au procès-verbal de synthèse.

## **5.2. Analyse thématique des observations et commentaires du Commissaire enquêteur**

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 retenus concernent bien évidemment ces quatre volets. Par ailleurs, comme l'autorisation environnementale susmentionnée est lié à un projet nécessitant une étude d'impact et que cette dernière doit prendre en compte les impacts sur la santé et l'environnement, sont également prises 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 porte sur les 4 volets de l'autorisation environnementale, en l'espèce le volet loi sur l'eau (§5.2.1), le volet espèces protégées (§5.2.2), le volet défrichement (§5.2.3) et le volet sites protégés (§5.2.4), mais aussi sur la santé humaine (§5.2.5), ainsi que sur le réchauffement climatique et l'artificialisation des sols (§5.2.6). Enfin j'ai jugé opportun d'aborder un dernier point évoque les insuffisances ou incohérences du dossier dénoncées par certains contributeurs (§5.2.7).**

### **5.2.1. 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.
4. Les mesures de compensation dédiées aux impacts sur le milieu aquatique sont inexistantes.

### **Commentaires du Commissaire Enquêteur**

**point n° 1 : J'estime qu'il n'est pas fondé de déclarer le dossier loi sur l'eau incomplet au regard des motifs évoqués car :**

- ☞ ***des investigations de terrain prenant en compte les critères végétation et pédologique qui ont été réalisées s'avèrent conformes à une méthodologie respectant toutes les obligations légales et réglementaires permettant d'identifier et de définir les zones humides ; par ailleurs, je note que le pétitionnaire joint en annexe à son mémoire en réponse des photographies des coupes lithologiques des sondages effectués.***
- ☞ ***il est tout à fait cohérent qu'à un stade amont du projet certaines incertitudes demeurent sur des choix technique futurs. Je note par ailleurs avec intérêt que la DDT 25 préconise à ce sujet que le pétitionnaire soumette une note technique à la Police de l'Eau au moins deux mois avant la réalisation de certains travaux qu'elle cite précisément.***

**points n°2 et 3 : le projet ne m'apparaît pas être de nature à présenter un impact sur le lit mineur du Doubs, ni amplifier le risque d'inondation. En effet, les études sur les cotes d'eau, les vitesses moyennes d'écoulement et les surfaces et volumes soustraits à la crue de référence du PPRI, dont rien ne permet à mon sens de remettre en cause la pertinence, concluent à une influence négligeable sur la ligne d'eau et les vitesses d'écoulement, tant en phase travaux qu'en phase exploitation, notamment suite à la mise en œuvre de mesures de compensation (exemple : compensation hydraulique par suppression des remblais du giratoire de Beure qui sera démonté dans le cadre du projet) ainsi que par le rôle des bassins d'écêtement, dimensionnés afin que le débit rejeté dans le milieu naturel soit inférieur au débit du rejet avant aménagement de la RN57. S'agissant plus spécifiquement de la construction du viaduc et des passerelles, il m'apparaît que les nombreuses mesures de réduction sont de nature à limiter fortement les impacts potentiels, voire à les éviter, tant sur la faune aquatique et sur les habitats que sur les continuités écologiques.**

**point n°4 : à la lecture du dossier et celle du mémoire en réponse du pétitionnaire, je note que le milieu aquatique bénéficie de très nombreuses mesures d'évitement, de réduction, mais aussi de mesure d'accompagnement et de suivi. Il me semble donc que rien ne permet de remettre en cause la conclusion qu'en phase travaux le niveau d'impact résiduel est négligeable sur les habitats et la faune aquatiques, voire positif, nul ou négligeable en phase exploitation.**

#### **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.

### **Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Je prends acte des points positifs soulevés qui ne m'apparaissent pas nécessiter de commentaires.***

#### **5.2.2. 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.
- ☞ 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).

##### **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...
- ☞ 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.

### **Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***point n° 1 : L'étude d'impact m'apparaît très fournie et complète. Sur les autres points évoqués, je considère que le Maître d'Ouvrage justifie pleinement dans son mémoire en réponse la cohérence de la détermination des enjeux de conservation, notamment au moment du dépôt du dossier pour le statut du Hérisson d'Europe.***

***point n° 2 : le vol des matériels évoqués pourrait effectivement avoir été préjudiciable à certains inventaires. Cependant, vu les mesures de réduction et d'accompagnement prévues, ainsi que la présence d'un écologue chargé du suivi du chantier, j'estime que cet événement ne sera pas préjudiciable à la protection de la faune.***

***point n° 3 : les aménagements prévus pour les passages à faune m'apparaissent suffisants, correctement dimensionnés et bénéficiant d'aménagements appropriés permettant un franchissement souterrain de la voie à la fois incitatif, aisé et sécurisé. Je n'identifie en conséquence aucune rupture de couloir écologique.***

#### **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.

#### **Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Je prends acte des points positifs soulevés qui ne m'apparaissent pas nécessiter de commentaires.***

#### **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...).

### **Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Je considère que le Maître d'Ouvrage a opportunément justifié, dans son mémoire en réponse, de l'impossibilité de prendre en compte les propositions émises aux points n°1 et n°3. Il a par ailleurs rappelé que la végétalisation évoquée au point n°2 est prévue, tout comme la mise en place des gîtes à chiroptères et à harles bièvres mentionnés au point n°3. Enfin, je note avec satisfaction qu'il prendra en compte dans les études futures la mise en œuvre d'hibernaculums favorables aux reptiles et qu'il acquiesce à la proposition de LPO concernant un accompagnement spécifique sur ces thématiques.***

#### **5.2.3. Sur le volet défrichement**

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

### **Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Le projet nécessitera effectivement une opération de défrichement sur une surface de 3 750 m<sup>2</sup> au sein de la forêt communale de Besançon ce qui, par définition, amènera la destruction de divers arbres et arbustes, raison pour laquelle l'opération est soumise à autorisation. Il convient toutefois de rappeler qu'une mesure compensatoire est prévue. Il s'agit du versement d'une indemnité financière au Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois (FSFB) lequel, il convient de le rappeler, soutient l'investissement forestier, l'animation territoriale et la recherche-développement.***

#### **5.2.4. 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.

### **Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***A la lecture du dossier, il m'apparaît que le volet paysager a été très sérieusement pris en compte et les photomontages en apportent une bonne lisibilité. Par ailleurs un contrat de 10 ans a été conclu avec un paysagiste spécialisé sur les thématiques d'insertion paysagère et urbaine pour une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Enfin, il convient de rappeler que 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 émis un avis favorable. Vu ce qui précède, je considère que l'insertion paysagère sera de bonne qualité et de nature à préserver et même probablement améliorer l'aspect paysager, notamment les vues sur le site de la Roche d'Or.***

**b) Points positifs évoqués**

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

**Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Je prends acte des points positifs soulevés qui ne m'apparaissent pas nécessiter de commentaires.***

**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).

**Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Cette proposition, qui démontre un réel intérêt pour du public au regard de l'impact visuel, devrait être de facto satisfaite, tant en raison des mesures déjà envisagées afin d'assurer la meilleure intégration possible des ouvrages réalisés, que par la présence du paysagiste spécialisé déjà évoqué supra.***

**5.2.5. 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.

**Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***A l'issue de l'enquête j'observe qu'aucun argument ne permet de remettre en cause la rigueur scientifique des études « Air et Santé » et « Acoustique » qui prennent en compte tous les véhicules et donc également les poids-lourds.***

***A la lumière de la première étude, je considère que le projet ne sera pas à l'origine de dépassement des normes en termes de pollution et de qualité de l'air. Je note par ailleurs, à la lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage, que l'étude a pris en compte les nouvelles recommandations de l'OMS, qui sont plus strictes que les normes européennes et que les valeurs mesurées à Besançon pour les particules fines et le dioxyde d'azote sont largement inférieures aux seuils recommandés par l'OMS.***

***S'agissant de l'impact acoustique, il me semble pouvoir être contenu par les mesures de réduction prévues (3000 mètres linéaires d'écrans acoustiques, isolation de façade d'habitations particulièrement impactées et pose d'un enrobé acoustiquement performant), et je note avec satisfaction qu'une campagne de mesures de bruit est prévue après mise en service de l'infrastructure réaménagée, ce qui conduira le cas échéant à la mise en place d'aménagements complémentaires. S'agissant de l'évocation d'une « promesse » relative à des études de vibrations, je prends acte de la réponse du pétitionnaire qui affirme que cette demande n'apparaît pas dans le bilan de la concertation et n'avait, en tout état de cause, pas vocation à être réalisée pour ce projet.***

***Quant à l'impact des poids-lourds sur la sécurité, j'estime qu'il est pris en compte dans le dossier et qu'il ne sera en aucun cas amplifié par la réalisation du projet, lequel prévoit notamment une limitation de vitesse à 70km/h sur le tronçon à 4 voies et l'aménagement d'une aire de contrôle des poids lourds sur le parking d'Emmaüs. Cette dernière mesure ne pourra que renforcer le respect de la réglementation en vigueur, ce qui est gage d'amélioration de la sécurité.***

**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.

**Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Je prends acte des points positifs soulevés qui ne m'apparaissent pas nécessiter de commentaires.***

**c) Propositions émises et revendications à caractère personnel**

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.
3. 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.

### **Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Point n°1 : le souhait d'un respect effectif de la limitation de vitesse prévue de 70 km/h me semble tout à fait légitime, tant au regard de la sécurité que pour une limitation des nuisances sonores et de la pollution. J'appelle de mes vœux qu'un dispositif technique incitatif au respect de la vitesse maximale autorisée soit mis en place dès ouverture de la voie à la circulation. Toutefois, il convient de rappeler que cet aménagement n'est pas du ressort du Maître d'Ouvrage.***

***Point n°2 : je ne peux que rappeler la réponse du pétitionnaire apparaissant dans son mémoire en réponse mentionnant :***

- ☞ que des écrans acoustiques sont prévus dans tous les secteurs où des bâtiments sont exposés à des nuisances acoustiques supérieures aux seuils réglementaires ;***
- ☞ qu'un écran est prévu sur le viaduc de franchissement du Doubs afin de protéger du bruit les bâtiments du site de la Roche d'Or ;***
- ☞ qu'un 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.***

***Point n°3 : Je note que le pétitionnaire a bien pris acte des deux observations à caractère personnel, mais que les études menées ne révèlent pas un dépassement du seuil réglementaire en termes de nuisances sonores. En conséquence, il m'apparaît qu'elles n'ont pas à être satisfaites, sauf si des mesures de bruit postérieures à la réalisation du projet venaient à démontrer un dépassement des normes en vigueur.***

### **5.2.6. 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.

### **Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Point n°1 : Il ne me semble pas que le projet génère une importante augmentation de trafic. A mon sens, il ne fera que résorber les comportements d'évitement des automobilistes qui voulaient éviter les embouteillages. S'agissant de la limitation du trafic poids lourds de transit, il me semble utile de le maîtriser, mais il s'agit d'une décision politico-juridique qui ne relève pas du projet.***

***Point n°2 : je considère, à la lecture de la réponse du pétitionnaire, qu'ont été avancés tous les éléments de nature à justifier que le trafic induit a bien été pris en compte dans les études.***

***Point n°3 : des mesures de réduction de GES en phase chantier sont évoquées dans l'étude d'impact (ex : optimisation des mouvements de terres ; réutilisation de matériaux ; optimisation des chaussées ; béton « bas carbone » etc.). Je constate qu'aucune proposition émanant du public n'en propose d'autres.***

**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.

**Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Je prends acte des points positifs soulevés qui ne m'apparaissent pas nécessiter de commentaires.***

**c) Propositions émises**

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

**Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Point n°1 : il me semble utile de rappeler que le pétitionnaire, dans son mémoire en réponse, mentionne que sera mise en œuvre 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 qui vise à réduire l'impact environnemental des travaux de chaussée. J'adhère néanmoins à l'idée de réfléchir à l'utilisation d'un « bitume écologique » afin d'évaluer si cette solution est envisageable pour le projet, tant sur le plan technique que financier.***

***Point n°2 : Des zones végétalisées sont d'ores et déjà prévues et il m'apparaît que les travaux paysagers prévus vont bien au-delà afin de réaliser une insertion paysagère de qualité.***

**5.2.7. 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 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.

### **Commentaires du Commissaire Enquêteur**

***Point n°1 : Le contributeur a relevé, avec justesse, une incohérence dans la note de présentation non technique du projet concernant le carrefour des Vallières. Le projet prévoit bien un carrefour à feux (comme le montre le schéma de la page 32) et non un giratoire (comme apparaissant à la page 25).***

***Point n°2 : le pétitionnaire a, me semble-t-il, apporté une réponse satisfaisante dans son mémoire en réponse, en précisant que les schémas concernés 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.***

***Point n°3 : j'ai effectivement constaté que certains plans représentent parfois les deux giratoires existant actuellement à Beure, parfois un seul giratoire comme prévu au projet. Il me semble qu'il aurait été utile que le pétitionnaire ait mentionné, éventuellement dans un addendum, que certains plans représentaient la voirie actuelle et d'autres ceux du projet. Ceci dit, une lecture attentive du dossier permet de comprendre que l'un des giratoires de Beure sera supprimé.***

Clos le 15 décembre 2024

Patrick THOMAS



Commissaire enquêteur désigné

\*\*\*\*\*

## **PIECES ANNEXEES AU RAPPORT**

---

**Annexe 1 : Procès-verbal de synthèse des observations.**

**Annexe 2 : Mémoire en réponse aux observations du Maître d'Ouvrage.**

**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**

**ouverte**

***du 21 octobre 2024 à 9heures au 21 novembre 2024 à 17heures.***

OooooooooOOOOOOOooooooooo

## **II- CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS**

établis par Monsieur Patrick THOMAS, Commissaire Enquêteur, dûment désigné par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon.

**SOMMAIRE**

<b>1. RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE, DU CADRE GENERAL DU PROJET ET DES RECENTES PROCEDURES ET DECISION LE CONCERNANT .....</b>	<b>3</b>
1.1. QUANT A L'OBJET DE L'ENQUETE ET LE CADRE GENERAL DU PROJET .....	3
1.2. QUANT AUX RECENTES PROCEDURES ET DECISION LIEES A CE MEME PROJET PORTANT SUR SON OPPORTUNITE ET SON IMPACT SUR LA PROPRIETE PRIVEE .....	4
<b>2. QUANT A LA REGULARITE DE LA PROCEDURE ET LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES SCHEMAS DIRECTEURS ET PLANS APPLICABLES .....</b>	<b>4</b>
2.1. SUR LES OBLIGATIONS PREALABLES A L'ENQUETE PUBLIQUE .....	4
2.2. SUR LE DOSSIER ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....	5
2.2.1. <i>sur le dossier d'enquête publique</i> .....	5
2.2.2. <i>sur le déroulement de l'enquête publique</i> .....	6
2.3. QUANT A L'ADEQUATION DU PROJET AVEC LES SCHEMAS DIRECTEURS ET PLANS APPLICABLES EN LIEN AVEC DES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX .....	6
2.3.1. <i>le projet et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)</i> .....	6
2.3.2. <i>le projet au regard du Plan de Gestion des Risques d'Inondation et du Plan de Prévention des Risques d'Inondation</i> .....	7
2.3.3. <i>le projet au regard du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) de Franche-Comté et du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) du Grand Besançon</i> .....	7
2.3.4. <i>le projet et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Franche-Comté</i> .....	7
<b>3. QUANT AU CONTRIBUTIONS DU PUBLIC ET LA REPOSE DU PETITIONNAIRE .....</b>	<b>7</b>
3.1. S'AGISSANT DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC .....	7
3.2. S'AGISSANT DU MEMOIRE EN REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE .....	8
<b>4. QUANT A L'EVOLUTION DU DOSSIER SUITE AUX DIVERS AVIS EMIS LORS DE LA PHASE D'INSTRUCTION</b>	<b>9</b>
4.1. SUR LA REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.....	9
4.2. SUR L'APPORT ET LA PRISE EN COMPTE DES AVIS DES DIVERSES ENTITES CONSULTEES.....	9
<b>5. QUANT AUX INCIDENCES DU PROJET ET LES MESURES SUBSEQUENTES MISES EN ŒUVRE.....</b>	<b>10</b>
5.1. INCIDENCES DU PROJET SUR LA QUALITE DE VIE DES RIVERAINS ET SUR LES USAGERS DES NOUVELLES INFRASTRUCTURES.	11
5.2. INCIDENCES DU PROJET SUR LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET L'ARTIFICIALISATION DES SOLS.....	11
5.2.1. <i>incidences du projet sur le réchauffement climatique</i> .....	11
5.2.2. <i>incidences du projet sur l'artificialisation des sols</i> .....	11
5.3. INCIDENCES DU PROJET SUR LES EAUX DE RUISSELLEMENT ET GESTION DU RISQUE DE POLLUTION .....	12
5.3.1. <i>incidences du projet sur les eaux pluviales et la pollution routière</i> .....	12
5.3.2. <i>gestion du risque de pollution en phase chantier</i> .....	12
5.4. INCIDENCES DU PROJET SUR LE LIT MINEUR ET LE LIT MAJEUR DU DOUBS .....	13
5.5. INCIDENCES DU PROJET SUR LES ESPECES EN GENERAL ET LES ESPECES PROTEGEES EN PARTICULIER.....	14
5.5.1. <i>Incidences du projet sur les espèces en général</i> .....	14
5.5.2. <i>Incidences du projet sur les espèces protégées et nécessité de dépôt d'une demande de dérogation</i> .....	15
5.6. INCIDENCES DU PROJET SUR LES ZONES HUMIDES ET EN TERMES DE DEFRIchement .....	16
5.6.1. <i>s'agissant des zones humides</i> .....	16
5.6.2. <i>s'agissant du défrichement</i> .....	16
5.7. INCIDENCES DU PROJET SUR LES SITES PATRIMONIAUX .....	16
<b>6. CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>17</b>
<b>7. AVIS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE.....</b>	<b>19</b>

\*\*\*\*\*

## Propos liminaire

Les présentes conclusions sont rédigées après une étude minutieuse de chacune des pièces composant le dossier, mes entretiens avec le Maître d'Ouvrage, une visite de lieux du projet et plusieurs passages sur le secteur en vélo et en voiture, une lecture attentive suivie d'une analyse des observations du public et une consultation des réponses du pétitionnaire.

### 1. Rappel de l'objet de l'enquête, du cadre général du projet et des récentes procédures et décision le concernant

#### 1.1. quant à l'objet de l'enquête et le cadre général du projet

Bien que le projet ait été déclaré d'utilité publique et que l'enquête parcellaire ait été réalisée<sup>1</sup>, les caractéristiques du projet<sup>2</sup> imposent au Maître d'Ouvrage de déposer en outre une « demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau ».

La présente enquête porte sur cette demande d'autorisation environnementale qui présente la particularité d'embarquer trois autres demandes, en l'espèce une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées ou de leurs habitats, une demande d'autorisation de défrichement et une demande d'autorisation spéciale de travaux en sites protégés.

*Nota/rappel : L'autorisation environnementale est un outil de simplification permettant de rassembler, en une seule procédure d'autorisation, plusieurs procédures auxquelles un projet peut être soumis dans divers champs environnementaux. Ce regroupement des procédures en une seule découle des dispositions de l'article L181-2 du code de l'Environnement.*

Concrètement, le projet d'aménagement a pour objectif d'apporter une réponse immédiate à une congestion urbaine récurrente sur le tronçon de la RN57 situé entre les Boulevards et Beure, notamment aux heures de pointe. Plus précisément, il s'agit de passer la RN57 à 2x2 voies sur cette section avec la mise aux normes de sécurité de l'ensemble des échangeurs concernés et de construire deux nouveaux ouvrages de franchissement du Doubs, en l'occurrence un nouveau un viaduc routier qui sera connecté à la voie des Mercureaux et une passerelle pour les modes doux qui permettra de rejoindre l'EuroVelo 6. Divers autres aménagements sont prévus afin de renforcer la sécurité, désenclaver des quartiers, faciliter certains accès, créer des itinéraires réservés aux transports en commun et/ou aux modes doux.

---

<sup>1</sup> cf. infra §1.2

<sup>2</sup> le projet impose une demande d'autorisations environnementale en raison du volume de rejet d'eaux pluviales (loi sur l'eau), des opérations de défrichement, du risque pour les espèces protégées et de la présence d'un secteur patrimonial proche.

## 1.2. quant aux récentes procédures et décision liées à ce même projet portant sur son opportunité et son impact sur la propriété privée

Je constate que le projet d'aménagement de la RN57, objet de la présente enquête publique, a déjà fait l'objet :

- ☞ d'une enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique avec mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Besançon qui a eu lieu au printemps 2022. Cette enquête a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête avec une réserve qui a été levée par le pétitionnaire et à des recommandations qu'il a manifestement pris en considération.
- ☞ d'un arrêté du préfet du Doubs en date du 30 novembre 2022 déclarant le projet d'utilité publique.
- ☞ d'une enquête publique préalable à la déclaration de cessibilité des immeubles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet. Cette enquête, pour laquelle le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable assorti de deux réserves, s'est déroulée au printemps 2024.

*Nota : n'ayant trouvé aucune trace de l'éventuelle levée de ces réserves dans le dossier, j'ai interrogé le pétitionnaire qui m'a indiqué que ces réserves, qui avaient trait à des corrections d'erreurs matérielles en lien avec quelques parcelles, ont été levées.*

**Vu ce qui précède je considère que je n'ai pas à rédiger de nouvelles conclusions motivées, tant sur l'opportunité du projet que sur son impact sur la propriété privée.**

Par ailleurs je pense opportun de souligner que, vu que le projet a déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale complète comportant une étude d'impact dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique et que le dossier de demande d'Autorisation Environnementale ne comporte qu'une actualisation de l'étude d'impact, **l'autorité organisatrice aurait pu choisir de recourir à la procédure de Participation du Public par Voie Electronique (PPVE) et non à une Enquête Publique. Toutefois, vu la nature du projet et vu qu'une enquête publique offre encore davantage de possibilités de consultation du dossier et d'expression pour le public qu'une PPVE, j'estime que le choix de procéder à une enquête publique est tout à fait opportun.**

## 2. Quant à la régularité de la procédure et la compatibilité du projet avec les schémas directeurs et plans applicables

### 2.1. sur les obligations préalables à l'enquête publique

S'agissant des obligations préalables à l'enquête publique je note :

- ☞ que le projet impose une étude d'impact au titre de la rubrique 6 de l'art R122-2 du code de l'Environnement<sup>3</sup> et que cette étude, réalisée pour la procédure d'utilité publique, a été mise à jour, notamment pour la thématique « eau » ;
- ☞ que l'avis de l'Autorité Environnementale (AE)<sup>4</sup> a été sollicité et qu'un mémoire en réponse a été produit par le pétitionnaire, ces deux documents ayant été versés au dossier d'enquête ;

---

<sup>3</sup> vu que la nouvelle route, qu'il faut considérer sur le linéaire total des 3 tronçons, aura une longueur ininterrompue supérieure à 10 km, en l'espèce 16,5 km.

<sup>4</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable.

☞ que les avis suivants ont été sollicités :

- ✓ avis du Ministre de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires (l'avis recueilli porte sur les travaux en site classé) ;
- ✓ avis du Conseil National de Protection de la Nature (l'avis recueilli porte sur la demande de dérogation à l'interdiction de perturbation, destruction d'espèces et habitats d'espèces protégées) ;
- ✓ avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) (l'avis recueilli porte sur l'aspect paysager) ;
- ✓ avis du Département Biodiversité, Eau Patrimoine de la DREAL Bourgogne Franche-Comté (l'avis recueilli porte sur le dossier et des propositions de prescriptions) ;
- ✓ avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) (l'avis recueilli porte sur les aspects patrimoniaux et l'archéologie préventive) ;
- ✓ avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) (l'avis recueilli porte sur la thématique de l'alimentation en eau potable) ;
- ✓ avis de l'Office Français pour la Biodiversité (OFB) (l'avis recueilli concerne les volets eaux, milieux aquatiques et biodiversité) ;
- ✓ avis de la Direction Départementale des Territoires (DDT) (l'avis recueilli porte sur l'ensemble du dossier) ;
- ✓ avis de Voies Navigables de France (VNF) (cet organisme n'a pas répondu).

**Vu ce qui précède, j'estime que les obligations légales et réglementaires préalables à l'enquête publique ont été satisfaites.**

## **2.2. Sur le dossier et le déroulement de l'enquête**

### **2.2.1. sur le dossier d'enquête publique**

Bien que le dossier soit volumineux, il est relativement aisé de se l'approprier car il est particulièrement bien structuré grâce à une présentation en trois tomes, le premier abordant toutes les informations réglementaires et administratives ainsi que les quatre demandes d'autorisation, le second l'étude d'impact et le troisième les divers avis et bilans des concertations. Par ailleurs, une note de présentation non technique dans le tome1, ainsi que le résumé non technique intégré à l'étude d'impact dans le tome 2 offrent une synthèse qui m'apparaît éclairante pour des personnes qui ne souhaiteraient pas parcourir tous les documents.

**Vu ce qui précède j'estime que le dossier soumis à enquête publique, qui est à mon sens complet malgré certaines petites erreurs matérielles (ex : deux ronds-points maintenus sur certains graphiques après le franchissement du Doubs en direction de Beure, alors que le premier sera démonté), permet en définitive aux lecteurs de comprendre les enjeux et d'apporter, s'ils le souhaitent, une contribution éclairée.**

## 2.2.2. sur le déroulement de l'enquête publique

Le déroulement de l'enquête a été dûment détaillé dans mon rapport, objet d'un document distinct du présent. Il en ressort synthétiquement ce qui suit :

- ☞ j'ai été régulièrement désigné par une Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon ;
- ☞ l'enquête publique s'est déroulée pendant une durée de 32 jours consécutifs conformément à toutes les modalités fixées dans l'arrêté d'organisation d'enquête signé par Monsieur le Préfet du Doubs ;
- ☞ les diverses obligations relatives aux mesures de publicité et délais afférents (*affichage et diffusion de l'avis d'enquête dans les communes et sur les lieux du projet*), ainsi que celles concernant les possibilités offertes au public de consulter le dossier, de déposer des observations et de me rencontrer lors des permanences programmées ont été mises en œuvre ;
- ☞ les deux registres d'enquête ont été clos par mes soins au terme de l'enquête.

**Vu ce qui précède, j'estime que la procédure a été régulière, que ce soit en amont de l'enquête publique ou lors de son déroulement quant aux points évoqués ci-dessus et que le public a eu tout loisir de s'exprimer.**

## 2.3. quant à l'adéquation du projet avec les schémas directeurs et plans applicables en lien avec des aspects environnementaux

Dans ce paragraphe je n'aborderai pas la compatibilité du projet avec les plans et programmes - PLU, SCoT – notamment du fait qu'une précédente enquête publique sur la Déclaration d'Utilité Publique (qui a déjà été évoquée supra) portait également sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Besançon.

A contrario, vu que la présente enquête publique porte sur une autorisation environnementale, il me semble opportun de me pencher sur la compatibilité du projet au regard des schémas directeurs et plans applicables en lien avec l'environnement, qui sont les suivants :

- ☞ le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux -SDAGE- du Bassin Rhône-Méditerranée ;
- ☞ le Plan de Gestion des Risques d'Inondation -PGRI- du bassin Rhône-Méditerranée et du Plan de Prévention des Risques d'Inondation -PPRI- du Doubs Central ;
- ☞ le Schéma Régional Climat, Air Energie -SRCAE- de Franche-Comté et le Plan Climat Air Energie Territorial -PCAET- du Grand Besançon ;
- ☞ le Schéma Régional de Cohérence Ecologique -SCRCE- de Franche-Comté.

### 2.3.1. le projet et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

A la lecture d'un tableau de l'étude d'impact qui analyse la compatibilité du projet avec le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée, **j'estime que cette compatibilité est acquise**, notamment du fait de la gestion des eaux de ruissellement (réseau de collecte et bassins de dépollution), des aménagements prévus pour limiter le risque d'inondation (bassins d'écêtement, mesure de compensation par rapport au volume de remblai en zone inondable), mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques (séquence « éviter-réduire-compenser » mise en œuvre dès la conception du projet, également applicable à la phase travaux).

### 2.3.2. le projet au regard du Plan de Gestion des Risques d'Inondation et du Plan de Prévention des Risques d'Inondation

A la lecture d'un tableau de l'étude d'impact qui analyse la compatibilité du projet avec le PGRI du bassin Rhône-Méditerranée, **j'estime que cette compatibilité est acquise**, notamment du fait que le risque d'inondation lié aux aménagements de franchissement du Doubs a fait l'objet d'une modélisation qui a permis de caractériser cet impact et de proposer des mesures de compensations adéquates (limitation des remblais en zone inondable ; choix de solutions techniques transparentes hydrauliquement ; création de bassins d'écêtement).

S'agissant de la compatibilité du projet au regard du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), **j'estime que cette compatibilité est acquise**, du fait que le projet a une influence négligeable sur la ligne d'eau et les vitesses d'écoulement<sup>5</sup>.

### 2.3.3. le projet au regard du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) de Franche-Comté et du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) du Grand Besançon

Il convient de rappeler que le projet ne crée pas un nouvel axe de circulation, mais ne fait qu'aménager un tronçon préexistant, souvent surchargé et générateur de bouchons, ce qui est source de pollution atmosphérique. Par ailleurs, je constate que les études sur la qualité de l'air concluent à une absence d'impact significatif suite à la mise en service des aménagements et jusqu'à l'horizon 2045.

Vu que le projet a vocation à modifier une infrastructure existante, sans dégrader localement la qualité de l'air, **j'estime que le projet respecte les orientations du SRCAE de Franche-Comté ainsi que celles du PCAET du Grand Besançon**.

### 2.3.4. le projet et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Franche-Comté

Le département du Doubs est identifié par le Schéma de Cohérence Ecologique de Franche-Comté comme un réservoir de biodiversité et comme corridor écologique à remettre en état. A ce jour, le tronçon de la RN57 qui fait l'objet du projet d'aménagement constitue un réel obstacle entre les collines de Rosemont et de Planoise car le passage à faune existant est mal adapté, ce qui limite les échanges entre les populations fauniques de ces secteurs importants du réseau écologique des milieux boisés et bocagers de l'agglomération bisontine. J'estime que les aménagements envisagés<sup>6</sup> amélioreront les continuités écologiques, **et que par voie de conséquence le projet satisfait aux objectifs du SRCE de Franche-Comté**.

## 3. Quant aux contributions du public et la réponse du pétitionnaire

### 3.1. S'agissant des contributions du public

Pour la présente enquête, deux registres papiers ont été ouverts, l'un mis à disposition du public à la mairie de Besançon et l'autre à la mairie de Beure. Ce dispositif était complété par un registre dématérialisé. **Le bilan comptable s'élève à 211 observations**, dont 206 sur le registre électronique, 2 sur le registre d'enquête papier de Besançon et 3 sur le registre d'enquête papier de Beure.

---

<sup>5</sup> pour davantage de précisions, j'invite le lecteur à consulter le paragraphe relatif à l'incidence du projet sur les lits mineur et majeur du Doubs (cf. infra §5.4).

<sup>6</sup> cf. infra §5.5.1

Parallèlement aux résultats de la participation, j'ai constaté que les statistiques issues du registre dématérialisé dédié à l'enquête révèlent que 2776 visiteurs ont consulté le site et que 1750 téléchargements ont été effectués. **Vu l'importance de la participation et de la consultation de documents, il est patent que le public a manifesté un intérêt certain pour l'enquête ou plus généralement pour le projet.**

En consultant le registre électronique, je n'ai pas manqué de noter 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 »**, exercice grandement facilité par le recours au registre électronique, ce qui ne remet toutefois pas en cause, à mon sens, la sincérité des opinions et arguments émis.

**A l'analyse des observations, 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 projet<sup>7</sup>.**

J'aurais pu ne retenir que les observations en lien avec la demande d'autorisation environnementale, mais j'ai pris le parti de procéder, dans mon procès-verbal de synthèse, à une analyse thématique de toutes les observations. **J'ai toutefois scindé cette analyse thématique en deux parties, en regroupant dans un premier chapitre les thèmes que j'ai considéré en lien direct avec la présente enquête et dans un second chapitre ceux que j'ai estimé lui être étrangers.**

**Après une lecture attentive de chacune des observations recueillies, notamment celles concernant directement l'objet de l'enquête, j'observe que nombre d'entre elles avancent des arguments défavorables, mais qui ne m'apparaissent pas être de nature remettre en cause ou fragiliser les demandes d'autorisations sollicitées.**

### **3.2. s'agissant du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage**

Il convient de rappeler que vu l'articulation de mon procès-verbal de synthèse en deux parties, j'ai invité le Maître d'Ouvrage à ne répondre qu'aux thèmes abordés dans le premier chapitre, tout en lui laissant le soin d'apprécier l'opportunité de répondre à d'autres thèmes ou observations recensés dans le second chapitre.

**A la lecture de son mémoire en réponse, je constate qu'il a apporté des réponses étayées à chacun des thèmes concernant l'autorisation environnementale. J'observe en outre qu'il a même été au-delà en répondant précisément aux thématiques auxquelles je ne l'avais pas invité expressément à répondre vu que je considérais qu'elles étaient en dehors du champs de l'enquête. Ce choix du pétitionnaire démontre qu'il est ouvert à la mise en œuvre d'éventuelles évolutions visant à améliorer le projet, sans toutefois compromettre son économie générale. Je ne peux que saluer cette initiative qui devrait satisfaire certains intérêts particuliers, sans nuire aucunement à l'intérêt général.**

---

<sup>7</sup> Rappel : le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté du préfet du Doubs en date du 30 novembre 2022.

## **4. quant à l'évolution du dossier suite aux divers avis émis lors de la phase d'instruction**

### **4.1. sur la réponse du Maître d'Ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale**

Après une lecture attentive de l'avis de l'Autorité Environnementale et de la réponse du Maître d'Ouvrage, je constate que ce dernier justifie notamment :

- ☞ de l'absence de nécessité d'étendre l'étude « air et santé » à l'ensemble de la zone urbaine ;
- ☞ des modélisations de trafic à l'horizon 2025 (cohérence au regard de celles constatées en 2023 aux heures de pointes du matin et du soir) ;
- ☞ des apports du projet aux alternatives de la voiture individuelle (voies pour bus et voies modes doux adaptées aux besoins identifiés) et des causes et facteurs d'accidentalité (la conception des actuelles infrastructures représente 45% des causes d'accidents) ;
- ☞ du choix d'aménagement retenu (fruit de considérations multifactorielles, en particulier de la nécessité de permettre le passage des engins de secours, ce qui impose la présence d'une bande d'arrêt d'urgence partout où cela est possible, bien que ce choix déroge aux préconisations du référentiel des Artères Urbaines à 70km/h, ainsi que d'un choix de largeurs de voies assurant le meilleur compromis possible entre les conditions d'exploitation, de sécurité et économie d'espace) ;
- ☞ des apports du projet, qui sont de nature à juguler les trafics d'évitement (amélioration de la qualité de vie et à la sécurité de certains quartiers) ;
- ☞ des obligations en termes de protection acoustique et d'une mise aux normes ultérieurement à la concrétisation du projet si nécessaire ;
- ☞ de choix techniques permettant de réduire les gaz à effet de serre (recyclage des matériaux ; optimisation de la chaussée) ;
- ☞ du suivi dans le temps de mesures visant à préserver la biodiversité et la pérennité de certains choix (ex : mise en place de 8 ha d'îlot de senescence pendant une durée de 50 ans à proximité directe du projet), ainsi que d'un rappel de certaines mesures d'évitement et de réduction ;
- ☞ de l'évolution possible des choix techniques aboutissant à une meilleure solution d'assainissement des eaux de ruissellement.

**J'observe que les réponses du pétitionnaire, qui m'apparaissent par ailleurs opportunes, motivent clairement sa position au regard de chacune des recommandations émises par l'Autorité Environnementale. Ces recommandations et les réponses subséquentes ont manifestement contribué à expliciter plusieurs apports du projet, ainsi que certains des choix retenus.**

### **4.2. sur l'apport et la prise en compte des avis des diverses entités consultées**

*Nota : les divers avis recueillis lors de l'instruction du dossier ont été listés dans un paragraphe précédent (cf. supra §2.1).*

Je constate que par courrier en date du 27 février 2024, la Direction Départementale du Territoire a jugé le dossier déposé par le pétitionnaire non régulier sur les volets « loi sur l'eau », « défrichement » ainsi que « dérogation espèces protégées », et ce en raison de diverses observations des services et organismes consultés. Quant au volet « site classé », il était jugé conforme.

Je note que le pétitionnaire a apporté des éléments de réponse le 15 août 2024 et que la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Doubs, dans son rapport de fin de phase d'examen daté du 11 septembre 2024, estime que le dossier d'autorisation environnementale enrichi suite aux réponses du Maître d'Ouvrage est dès lors complet.

Je note également que la DDT 25, après avoir relevé que certaines dispositions techniques ne peuvent être connues à ce jour car elles relèvent de propositions qui émaneront des entreprises, préconise que le pétitionnaire soumette une note technique à la Police de l'Eau au moins deux mois avant la réalisation de certains travaux qu'elle cite précisément.

**Il m'apparaît que les avis recueillis ont donné lieu à des réponses du pétitionnaire construites, qui ont permis de consolider et améliorer le dossier, lequel a dès lors été jugé recevable par le service instructeur. S'agissant de certaines solutions techniques ne pouvant être déterminées à ce jour, j'observe qu'elles seront choisies après concertation entre divers acteurs - entreprises, pétitionnaire, DDT25 - ce qui est, à n'en pas douter, un gage d'efficience.**

**S'agissant de l'avis du CNPN du 28 août, il n'a pas encore donné lieu à une réponse du Maître d'Ouvrage. Aussi, il me semble utile que le pétitionnaire évalue l'opportunité et la possibilité de mise en œuvre de certaines des propositions émises<sup>8</sup>.**

## **5. Quant aux incidences du projet et les mesures subséquentes mises en œuvre**

Vu que l'enquête publique concerne une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau qui emporte une demande de dérogation espèces protégées, une demande d'autorisation de défrichage et une demande d'autorisation de travaux en sites protégés, j'estime qu'il est nécessaire d'analyser les incidences du projet au regard :

- ☞ des eaux pluviales et du risque de pollution des eaux en phase chantier (§5.3)
- ☞ des lits mineur et majeur du Doubs (§5.4) ;
- ☞ des espèces floristiques et faunistiques (§5.5) ;
- ☞ des zones humides et des opérations de défrichage (§5.6) ;
- ☞ des sites patrimoniaux (§5.7).

En outre, vu que l'autorisation environnementale susmentionnée est lié 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 également utile d'analyser les impacts en lien avec :

- ☞ la santé humaine (pollution, sécurité et impacts sonores) (§5.1) ;
- ☞ les composantes environnementales non incluses dans les 4 volets spécifiques de l'autorisation environnementale (réchauffement climatique et artificialisation des sols) (§5.2).

---

<sup>8</sup> J'émet une recommandation à ce sujet dans le paragraphe au sein duquel est évoquée la dérogation espèces protégées de la conclusion générale (cf. infra §6) et j'invite le lecteur qui le souhaite à s'y reporter.

## **5.1. incidences du projet sur la qualité de vie des riverains et sur les usagers des nouvelles infrastructures**

Je ne doute pas que les aménagement prévus permettront de fluidifier le trafic et donc de générer un gain de temps appréciable sur le tronçon reliant la voie des Montboucons à celle des Mercureaux. Il me semble également acquis que ce même impact positif sera constaté sur les échangeurs qui desservent ce tronçon, ainsi que sur certaines voies périphériques.

Cette fluidification du trafic avec mise en place d'une vitesse limitée à 70 km/h présente un double intérêt pour la qualité de vie. Elle évitera une pollution atmosphérique par émission de CO2 due à de nombreuses phases de ralentissement-arrêt-redémarrage de véhicules de tous gabarits à propulsion thermique et limitera, voire stoppera, les comportements d'évitement des conducteurs qui empruntaient les voiries des quartiers voisins pour s'extraire de la zone de congestion rencontrée sur la RN57. Par ailleurs, les aménagement m'apparaissent bénéficier à la sécurité routière, tant pour les usagers que pour les riverains.

J'observe également que le pétitionnaire entend lutter contre les nuisances sonores, car le dossier fait état d'une prévision de mise en place d'environ 3000m d'écrans acoustiques et l'isolation de 6 façades. Je note également que le dossier mentionne qu'une campagne de mesures de bruit est prévue après mise en service de l'infrastructure réaménagée, ce qui conduira le cas échéant à la mise en place d'aménagements complémentaires.

**En conséquence, j'estime que le projet devrait améliorer la qualité de vie des riverains dont le lieu de vie est proche ou en périphérie des aménagements, mais qu'il devrait également bénéficier à celle des divers usagers de la voirie routière et pour ceux utilisant les voies réservées aux modes doux.**

## **5.2. incidences du projet sur le réchauffement climatique et l'artificialisation des sols**

### **5.2.1. incidences du projet sur le réchauffement climatique**

**A mon sens, le projet ne devrait pas générer davantage de gaz à effet de serre (GES) par rapport à la situation actuelle**, à la fois grâce à une fluidification du trafic qu'il induira et à la limitation de la vitesse sur le tronçon à 70km/h (vitesse qui correspond à un régime moteur optimal pour les véhicules légers), mais aussi en raison des nouvelles infrastructures pour les déplacements en modes doux qui pourraient représenter une incitation à délaissier la voiture, au moins dans certaines circonstances ou à certaines périodes de l'année lors de conditions météorologiques propices aux déplacements à deux roues.

S'agissant des émissions de GES en phase travaux, je note que l'étude d'impact les quantifie en précisant que l'impact carbone sera amorti en une dizaine d'années.

### **5.2.2. incidences du projet sur l'artificialisation des sols**

Bien qu'une route soit préexistante, le projet l'élargit et prévoit des aménagements nouveaux pour les échangeurs, les modes doux et les voies de bus. **Ces diverses opérations provoqueront indéniablement une artificialisation des sols sur les emprises du projet.**

**S'agissant de l'impact du projet sur le développement de l'urbanisation, j'estime qu'il devrait être négligeable** du fait que le projet ne fait qu'aménager une infrastructure existante.

### 5.3. incidences du projet sur les eaux de ruissellement et gestion du risque de pollution

#### 5.3.1. incidences du projet sur les eaux pluviales et la pollution routière

Concernant des incidences du projet sur les eaux pluviales, je note :

- ☞ que les aménagements prévus pour gérer les eaux pluviales des quatre bassins versants interceptés en partie Sud du projet apportent une amélioration par rapport à l'existant, en particulier pour les raisons suivantes :
  - ✓ le collecteur du Bassin Versant Naturel n°1 (BVN n°1) -Emmaüs sera débranché du réseau unitaire sous la RN57 et sera intercepté au niveau du nouvel échangeur du Champ Melin de telle sorte que les eaux soient amenées dans le système de gestion des eaux du BVN n°3. **Cet aménagement permettra de contribuer à la désaturation de la station d'épuration de Port-Douvot** vu qu'elle n'accueillera plus, comme c'est actuellement le cas, les eaux d'origine pluviale en provenance du BVN n°1 et qu'elle n'a aucunement vocation à traiter.
  - ✓ des ouvrages de collecte des eaux provenant des bassins versants naturels seront dimensionnés et aménagés afin d'éviter que ces eaux se mélangent à celles de la plateforme routière.
- ☞ qu'à ce jour, les eaux pluviales qui ruissellent sur la RN57 se rejettent sans traitement dans le milieu naturel, mais qu'afin de remédier à cette situation préjudiciable, **le projet prévoit une collecte et un traitement de ces eaux polluées avant rejet**, avec un dimensionnement adapté afin d'éviter toute surcharge, notamment lors de pluie de longue durée. ce dispositif entend également maîtriser une pollution accidentelle suite à un accident de la route par exemple.
- ☞ que **le projet entend préserver les eaux souterraines** grâce à un dispositif d'étanchéification du réseau de collecte et d'assainissement prévu pour éviter tout risque d'infiltration d'eaux polluées dans le sol.

**Manifestement, le projet présente un avantage certain par rapport à l'existant en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales provenant notamment de l'un des bassins versants naturels intercepté, ainsi que pour la collecte et l'assainissement des eaux de ruissellement plus ou moins polluées de la plateforme routière, avant rejet dans le milieu naturel. Les aménagements prévus contribueront également, à n'en pas douter, à la préservation de la qualité des eaux souterraines.**

#### 5.3.2. gestion du risque de pollution en phase chantier

Concernant la gestion du risque de pollution en phase chantier, je note :

- ☞ qu'il existe des risques de pollution des eaux en phase chantier et qu'elle pourrait provenir d'une pollution accidentelle émanant des aires de stockage et des installations de chantier, mais aussi d'une pollution consécutive à des opérations de terrassement susceptibles de générer des particules fines polluantes pour les milieux aquatiques. J'observe que le pétitionnaire a prévu plusieurs mesures visant à limiter ces risques et qui sont les suivantes :
  - ✓ une mise en place d'un système d'assainissement provisoire (collecte et évacuation des eaux polluées dans des ouvrages de contrôle et de traitement avant rejet dans le milieu naturel) ;
  - ✓ un stockage en zone étanche des produits dangereux et/ou polluant (ex : résines, hydrocarbures, peintures etc.) ;
  - ✓ l'étanchéification et l'assainissement des aires de stockage et d'entretien des engins de chantier ;
  - ✓ une mise à disposition de kits de dépollution sur le chantier.

- ☞ que le pétitionnaire a pris en considération l'aléa météorologique qui est également susceptible d'être générateur d'une pollution :
  - ✓ en assurant une veille sur le risque de crues du Doubs (à noter que sera définie une procédure d'évacuation en cas de survenance d'une crue pendant le chantier) ;
  - ✓ en limitant les opérations de terrassement durant les épisodes pluvieux importants ou par vent fort, et ce afin d'éviter le transport d'eau boueuse pouvant polluer les eaux superficielles du Doubs ou favoriser la dispersion de poussières ;
  
- ☞ qu'un suivi de la qualité des eaux du Doubs sera assuré pendant toute la phase de construction du viaduc et de la passerelle qui enjambent cette rivière et qu'une attention sera portée sur l'identification de dysfonctionnements et l'entretien en lien avec les réseaux d'assainissement (ex : débouchage de grilles, nettoyage de fossés et collecteurs etc.).

**Vu ce qui précède, j'estime que le pétitionnaire a mis en œuvre les mesures appropriées visant à limiter le risque de pollution en phase chantier.**

#### **5.4. incidences du projet sur le lit mineur et le lit majeur du Doubs**

Il apparaît que la construction du viaduc de Besançon et celle de la passerelle franchissant le Doubs sont susceptibles d'avoir une incidence en lit mineur à cause des piles de pont et des culées<sup>9</sup>, mais aussi en lit majeur à cause des culées et remblais pour le raccordement au terrain actuel, ce qui a conduit à mener des études sur les cotes d'eau, les vitesses moyennes d'écoulement et les surfaces et volumes soustraits à la crue de référence du PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation).

Je note que les études et simulations menées révèlent en particulier :

- ☞ qu'en raison de largeur du lit du Doubs et la conception des franchissements, tant par le viaduc routier que par la passerelle, le projet a une influence négligeable sur la ligne d'eau et les vitesses d'écoulement en phase exploitation ;
- ☞ qu'en raison de largeur du lit du Doubs et la conception des franchissements tant par le viaduc routier que par la passerelle, ainsi qu'en raison de la nature des ouvrages provisoires de chantier, le projet a une influence négligeable sur la ligne d'eau et les vitesses d'écoulement en phase travaux.

Je note que la conception technique du viaduc et de la passerelle pour les modes actifs franchissant le Doubs s'est attachée à éviter au maximum les remblais en zones inondables, en favorisant les solutions les plus transparentes hydrauliquement (exemple : creux dans les piliers de pont). Par ailleurs, je constate que le volume de remblai en zone inondable est de 1 228 m<sup>3</sup> et qu'une compensation hydraulique est proposée à proximité immédiate du projet. Il s'agit de la zone concernée par la suppression des remblais du giratoire de Beure qui sera démonté dans le cadre du projet, ce qui représente un volume de 1250 m<sup>3</sup>.

**Vu ce qui précède, j'estime que le projet n'aura à aucun moment d'impact significatif ou préjudiciable sur les lits majeur et mineur du Doubs et ne devrait pas augmenter les risques d'inondation.**

---

<sup>9</sup> les culées sont des massifs en maçonnerie situés sur chaque rive, destinés à supporter le poids du tablier du pont à ces endroits.

## 5.5. incidences du projet sur les espèces en général et les espèces protégées en particulier

### 5.5.1. Incidences du projet sur les espèces en général

Je note que dossier localise quatre Zones d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1, dont une seule se trouve à l'intérieur de l'aire d'étude rapprochée du projet et que onze prospections écologiques ont été menées entre octobre 2018 et début mars 2024 afin de localiser au GPS les espèces présentant un fort intérêt patrimonial.

S'agissant de la flore, je note qu'aucune espèce protégée n'a été relevée dans l'aire d'étude et que les enjeux reposent exclusivement sur la présence d'espèces exotiques envahissantes et qu'ils sont forts.

S'agissant de la faune, je note que l'étude révèle des impacts forts pour certains chiroptères, pour certains volatiles, ainsi que pour certains insectes.

Je constate qu'afin de gérer ces impacts le dossier prévoit de mettre en œuvre des mesures d'évitement et de réduction et plus précisément :

☞ au titre des mesures d'évitement :

- ✓ des mesures décidées en phase « amont » (évitement du site de la Roche d'Or qui présente les enjeux patrimoniaux les plus forts, de la zone inondable du Doubs, de mares constituant des habitats remarquables ; repositionnement de certains bassins pour éviter l'habitat du Cuivré des Marais ; localisation des bases-vies et des installations de chantier en dehors des zones sensibles ; limitation des besoins d'emprises foncières) ;
- ✓ des mesures à caractère technique (limitation des terrassements et du déboisement ; évitement de l'impact sur le bâti ; non-utilisation de produits phytosanitaires) ;
- ✓ des mesures de temporalité (prise en compte des périodes de nidification en phase chantier ; réalisation prioritaire des cheminements pour les modes actifs par rapport aux travaux routiers).

☞ au titre des mesures de réduction :

16 mesures prévues en phase chantier (ex : planning des travaux adapté ; lutte contre les espèces exotiques envahissantes ; dispositions visant à limiter le risque de pollutions ; gestion des déchets ; remise en état des emprises ; précautions afin de préserver la faune aquatique pouvant être impactée par la construction du viaduc) et 5 mesures en phase exploitation (ex : lutte contre la pollution lumineuse ; clôtures et passages à faune ; aménagements et diminution de certains éclairages pour les chauves-souris).

Parmi les mesures de réduction envisagées, il me semble important d'insister sur l'intérêt que présente, à mon sens, celles qui assurent une jonction efficace et sécurisée entre deux réservoirs de biodiversité, ce qui ne minimise pas pour autant l'intérêt présenté par les autres mesures. Pour mémoire, les collines de Rosemont et de Planoise forment un réservoir de biodiversité local s'insérant dans le réservoir de biodiversité régional constitué par l'espace de collines boisées avec pré-vergers de Planoise-Rosemont-Chaudanne. A ce jour la RN57, notamment sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure, tout comme la RN83 constituent des obstacles peu, voire infranchissables pour la faune terrestre, hormis en un point : le passage inférieur (Cras Rougeot) qui s'avère toutefois inadapté. En effet, les nombreuses collisions observées chaque année sur le boulevard et les autres voies attestent que la faune évite souvent ce passage.

Ainsi, la mise en place de clôtures de part et d'autre de l'infrastructure, entre le demi-diffuseur des Vallières et le Doubs, couplée à une meilleure attractivité du passage inférieur susmentionné par des aménagements visant à guider la faune (ex : plantation de haies ; de végétation basse) et à l'y attirer par l'implantation proche de l'un des bassins d'écroulement (qui fera office de mare) sont des mesures à même de favoriser une bonne continuité écologique, tout comme l'installation de deux autres passages inférieurs destinés à la petite faune.

**Toutefois, malgré ces nombreuses mesures d'évitement et de réduction, qui m'apparaissent tout à fait adaptées, des impacts résiduels significatifs subsistent sur les habitats d'espèces protégées, ce qui impose au pétitionnaire de déposer une demande de dérogation spécifique (§ 5.5.2).**

### **5.5.2. Incidences du projet sur les espèces protégées et nécessité de dépôt d'une demande de dérogation**

Je note que des impacts résiduels significatifs subsistent sur les habitats d'espèces protégées, notamment pour des chiroptères (pipistrelles commune, pygmée, de Khul, de Nathusis ; barbastelle d'Europe ; noctules commune et de Leister ; murin à moustaches) ; des oiseaux (serin cini ; chardonnet élégant ; verdier d'Europe) ; des insectes (cuivré des Marais ; grand Capricorne, rosalie des Alpes) ; un mammifère (musacarin). Cette destruction d'habitats de repos et/ou de reproduction représente une perte estimée à 1,97 ha de milieux fermés, 4,9 ha de milieux ouverts/semi-ouverts et 921 mètres linéaires de haies. Par ailleurs, le dossier mentionne une destruction potentielle limitée pour trois insectes, en l'espèce le cuivré des Marais, le grand Capricorne et la rosalie des Alpes.

J'observe qu'une demande de dérogation exceptionnelle à l'interdiction de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées au titre des art. L.411-1 et L411.2 du code de l'Environnement est nécessaire et que le pétitionnaire en a déposée une. Je constate qu'elle développe un argumentaire pour justifier :

- ☞ de l'intérêt public majeur du projet, en rappelant qu'il fluidifiera durablement le trafic de transit et de desserte ; améliorera et sécurisera les déplacements pour l'ensemble des usagers ; favorisera l'intégration de l'infrastructure dans son environnement.
- ☞ de l'absence de solution alternative satisfaisante car, après étude comparative de 3 partis d'aménagement envisageables, a été retenu celui relatif à une « voie rapide urbaine » qui apparaît manifestement comme le plus adapté. Il convient de souligner qu'il a par ailleurs été amélioré en prenant en compte les enjeux urbains. Le parti d'aménager retenu in fine est ainsi une quatrième variante, la variante D. Cette dernière, baptisée « voie rapide et enjeux urbains », constitue un « aménagement sur place », qui évite d'impacter des zones qui ne seraient pas encore anthropisées et qui préserve des zones humides en bordure du Doubs, ainsi que des habitats remarquables de ces zones humides du secteur des Vallières et une zone d'habitat du Cuivré des Marais.
- ☞ de l'absence d'atteinte à l'état de conservation des espèces, à la fois suite aux mesures de réduction telles que la mise en place d'un planning des travaux adapté à la phénologie d'espèces potentiellement menacées et grâce à la mise en œuvre de mesures de compensation consistant à assurer la restauration de milieux ouverts prairiaux, ainsi que celle de milieux semi-ouverts ou haies et de milieux boisés. Les mesures d'accompagnement telles que la pose de gîtes et une optimisation de l'ouvrage existant de franchissement du Doubs en faveur des chiroptères, tout comme la pose de nichoirs pour le Harle bièvre sont également à souligner. Il convient également de noter que le pétitionnaire, dans son mémoire en réponse, prend bonne note de la proposition de la Ligue pour la Protection des Oiseaux d'un accompagnement sur la thématique de l'avifaune, ce qui est de nature à encore améliorer les mesures déjà prévues dans le cadre de la mise en œuvre de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser ».

**Vu ce qui précède, la demande de dérogation m'apparaît satisfaisante aux trois conditions de recevabilité qui s'imposent.**

## **5.6. incidences du projet sur les zones humides et en termes de défrichement**

### **5.6.1. s'agissant des zones humides**

Je note que les investigations réalisées en prenant en compte le critère végétation et 34 sondages pédologiques ont permis d'identifier deux zones humides dans l'aire d'étude. La première est en bordure du Doubs, sur une largeur de 2 à 3 mètres de large et présente un caractère de ripisylve. La seconde est une mare avec présence d'espèces exotiques envahissantes. Je note en outre que ces deux zones humides sont considérées comme présentant des enjeux faibles en raison d'un état de conservation dégradé pour chacune d'elles et que durant les travaux, donc temporairement, la ripisylve des berges du Doubs sera impactée sur environ 600m<sup>2</sup>.

**Vu les mesures prévues, en particulier la mise en défens des zones humides à proximité des travaux avant leur démarrage et une remise en état après travaux, notamment par plantation d'essences ligneuses caractéristiques de ripisylve, j'estime que l'impact résiduel est à considérer comme nul.**

### **5.6.2. s'agissant du défrichement**

Les terrains concernées par le défrichement, d'une surface totale de 3385 m<sup>2</sup> sont situés au sein de la forêt communale de Besançon, en dehors de tout Espace Boisé Classé. Le pétitionnaire dispose de la maîtrise foncière de ces parcelles et a déclaré qu'à sa connaissance, ils n'ont pas été concernés par un incendie durant les quinze dernières années.

Je note que des mesures sont prévues afin de gérer les impacts potentiels liés à l'abattage des arbres, en l'occurrence un phasage des travaux pour préserver les nids occupés, mais aussi pour éviter tout risque pour d'éventuelles chauve-souris présentes.

S'agissant des mesures de compensation obligatoires pour assurer le reboisement, je constate que le pétitionnaire a choisi le versement d'une indemnité au Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois plutôt que de réaliser des travaux de reboisement ou d'amélioration sylvicole.

**Vu la surface relativement modeste à défricher, la nature du milieu concerné et les mesures devant être mises en œuvre, j'estime que l'impact du défrichement est contenu et donc acceptable.**

## **5.7. incidences du projet sur les sites patrimoniaux**

Il apparaît que certains aménagements sont en lien avec le site classé de la Roche d'Or et le site inscrit du centre ancien de Besançon et ses abords, mais sont également situés en marge du périmètre de 500m des monuments historiques inscrits de la station-service de Beure et à proximité de la Basilique Saint-Ferréol et Saint-Ferjeux. Les aménagements concernés sont : la création de l'échangeur du Champ Melin ; le dédoublement de la RN57 et de la RN83 à 2x1 voies ; le réaménagement des chemins des Vallières à Port-Douvot, avec la création d'une voie modes actifs en site propre ; la création d'un bassin technique de traitement des eaux de ruissellement de la RN57 et d'un bassin d'écêtement des eaux pluviales routières, en contre-bas de la Roche d'Or ; la création du nouveau viaduc sur le Doubs ; la création d'une passerelle de traversée du Doubs pour les modes actifs ; la modification de l'échangeur de Beure comprenant la suppression d'un giratoire et la création d'une bretelle vers la voie des Mercureaux .

J'observe que le pétitionnaire prévoit de fondre l'infrastructure ainsi que le viaduc et la passerelle dans le paysage et à maintenir les talus, ce qui est illustré notamment sur des photomontages et en particulier sur celui qui présente l'insertion paysagère de l'échangeur de champ Melin (vue zoomée depuis le Fort de Planoise) et la vue d'artiste sur les ouvrages de franchissement du Doubs (vue depuis le chemin de randonnée sur le versant de la Roche d'Or).

Il me semble également important de mentionner que suite à l'un de mes entretiens avec le pétitionnaire, il est apparu que suite aux demandes fortes du public en lien avec l'impact paysager recueillies lors des précédentes consultations, **il a été décidé de « muscler » les études sur l'insertion paysagère du projet**. A cet effet, un contrat de 10 ans a été conclu avec un paysagiste spécialisée sur les thématiques d'insertion paysagère et urbaine pour une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Il est convenu qu'il pilote une démarche transversale avec tous les acteurs concernés et propose des solutions pour une prise en compte de l'insertion du projet dans son environnement à chaque étape du projet, depuis les études techniques détaillées jusqu'à l'achèvement des travaux.

**Vu ce qui précède, j'estime que les panoramas remarquables existants ne seront pas négativement impactés par le projet et que les aménagements paysagers envisagés, tout comme l'architecture retenue pour le viaduc et la passerelle pour les modes doux sont même de nature à améliorer l'aspect paysager global.**

## 6. Conclusion générale

Il convient de rappeler que la présente enquête publique porte sur une autorisation environnementale au titre d'Installations, Ouvrages, Travaux et Activités mentionnés à l'article L181-1 du code de l'Environnement. En outre, elle tient lieu, en vertu de l'article L181-2 du code de l'Environnement, de trois autres autorisations que nécessite le projet, en l'espèce une autorisation de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées ou de leurs habitats, une autorisation de défrichement et une autorisation spéciale de travaux en sites protégés.

Mes conclusions motivées apparaissant aux paragraphes précédents se sont donc naturellement attachées à évaluer les implications du projet en lien avec ces diverses autorisations. J'ai en outre jugé nécessaire de me pencher sur la qualité de vie des riverains et des usagers au regard des problématiques de pollution, sécurité et impacts sonores, mais aussi sur la problématique du réchauffement climatique et l'artificialisation des sols. Enfin, je n'ai pas manqué d'examiner la régularité de la procédure et le positionnement du projet au regard des aspects environnementaux qu'entendent réglementer des schémas directeurs et plans auxquels il est soumis.

Il en ressort globalement ce qui suit :

S'agissant de la thématique « loi sur l'eau », j'estime que le projet assure une meilleure gestion des eaux pluviales provenant du bassin versant intercepté et qu'il permet une dépollution et un assainissement, non existants à ce jour, des eaux de ruissellement de la plateforme routière ainsi qu'une bonne maîtrise du volume collecté. Il m'apparaît enfin que diverses mesures sont prévues afin d'éviter des impacts significatifs et préjudiciables sur les lits mineur et majeur du Doubs, ce qui a pour conséquence de ne pas augmenter les risques d'inondation. Enfin, à mon sens, l'impact résiduel est à considérer comme nul sur les zones humides et les formations boisées, buissonnantes et herbacées en bordure du Doubs constitutifs de la ripisylve.

**S'agissant de la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces protégées ou de leurs habitats**, elle me semble satisfaire aux trois conditions de recevabilité qui s'imposent, à savoir que le projet présente un intérêt public majeur, qu'il n'existe pas de solution alternative satisfaisante et qu'il n'y a pas d'atteinte à l'état de conservation des espèces.

Ceci dit, je pense qu'il est opportun de rappeler que le service instructeur, dans son rapport de fin d'examen du 11 septembre 2024 se déclare prêt à s'appuyer sur l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) et sur la réponse du Maître d'Ouvrage pour rédiger l'arrêté relatif à la dérogation espèces protégées. **Je recommande donc au pétitionnaire de proposer**, à la lumière de la contribution du CNPN du 28 août 2024 et dans la mesure du possible, d'éventuelles nouvelles mesures qui lui semblent possibles et qui seraient de nature à utilement compléter celles apparaissant déjà au dossier afin d'encore réduire l'impact du projet sur la biodiversité.

**S'agissant de demande d'autorisation de défrichement**, j'estime que la surface à défricher est absolument nécessaire au projet et que les mesures de compensation prévues permettent de considérer l'impact du défrichement comme étant acceptable.

**S'agissant de la demande d'autorisation spéciale de travaux en sites protégés**, j'estime que toutes les mesures ont été prises afin de limiter les impacts. A mon sens, l'intégration paysagère du projet et son suivi, ainsi que l'architecture retenue pour le nouveau viaduc et la passerelle modes doux devraient être de nature à bonifier l'aspect paysager en général, donc également la vue sur le site protégé de la Roche d'Or.

**S'agissant de la qualité de vie des riverains et des usagers**, la fluidité du trafic résultant du projet et la limitation de vitesse prévues sont facteurs potentiels, à mon sens, d'une limitation de la pollution provenant des véhicules à moteur thermique. Par ailleurs des mesures que je considère comme appropriées sont prises pour limiter l'impact sonore et augmenter la sécurité tant des usagers que des riverains. Je n'ignore pas pour autant le risque de circulation induite suite à l'attrait que représente une nouvelle infrastructure évitant les engorgements. Ce risque, qui ne m'apparaît pas rédhibitoire pour mener le projet à son terme, semble par ailleurs pris en compte par les pouvoirs publics qui réfléchissent à des solutions pour éviter ou limiter le trafic de transit poids-lourds qui n'a, je le concède, pas vocation à circuler sur des routes nationales quand une solution alternative d'emprunt d'une voie autoroutière existe, ce qui est le cas avec l'existence de l'A36.

**S'agissant du réchauffement climatique et l'artificialisation des sols**, j'estime que le projet ne devrait pas générer davantage de gaz à effet de serre, voire même en réduire la quantité en phase exploitation, mais je note que le bilan carbone ne sera amorti qu'à une échéance d'une dizaine d'années. Concernant l'artificialisation des sols, il est patent que le projet ne pourra pas l'éviter, bien qu'il en limite l'étendue car il s'appuie sur des aménagements routiers existants.

**S'agissant des aspects procéduraux**, je considère que toutes les obligations légales et réglementaires préalables à l'enquête et au cours de celle-ci ont été respectées.

**S'agissant de la compatibilité du projet au regard des schémas directeurs et plans applicables en lien avec l'environnement**, j'estime qu'elle est satisfaite.

## 7. Avis sur la demande d'autorisation environnementale

VU :

- ☞ mes conclusions sur la régularité de la procédure et la compatibilité du projet avec les schémas directeurs et plans applicables (§ 2) ;
- ☞ mes conclusions sur les contributions du public et la réponse du pétitionnaire (§ 3) ;
- ☞ mes conclusions sur l'évolution du dossier suite aux divers avis recueillis (§4) ;
- ☞ mes conclusions sur les incidences du projet et les mesures prises (§5) ;
- ☞ ma conclusion générale (§ 6) ;

**j'émet un**

### **AVIS FAVORABLE**

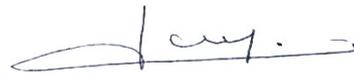
**à la demande d'autorisation environnementale**

**(demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau emportant autorisation de défrichement, autorisation de dérogation espèces protégées et autorisation de travaux à proximité de sites protégés)**

*(Nota-Rappel : une recommandation émise dans mes conclusions motivées)*

Clos le 15 décembre 2024

Patrick THOMAS



Commissaire Enquêteur désigné