

Extrait du Registre des délibérations du Conseil de Communauté

Séance du 5 septembre 2022

Publié le : 14/09/2022

Membres du Conseil de Communauté en exercice : 123

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni sous la présidence de Madame Anne VIGNOT, Présidente de Grand Besançon Métropole.

Ordre de passage des rapports: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

La séance est ouverte à 18h07 et levée à 20h32.

Etaient présents : Audeux : Mme Françoise GALLIOU Avanne-Aveney : Mme Marie-Jeanne BERNABEU Besançon : Mme Elise AEBISCHER, M. Hasni ALEM, Mme Frédérique BAEHR, M. Guillaume BAILLY, Mme Anne BENEDETTO, M. Kevin BERTAGNOLI, Mme Pascale BILLEREY, M. Nicolas BODIN, M. François BOUSSO, Mme Nathalie BOUVET, Mme Fabienne BRAUCHLI, Mme Claudine CAULET, Mme Annaïck CHAUVET, M. Sébastien COUDRY, M. Philippe CREMER, M. Laurent CROIZIER, M. Benoît CYPRIANI, Mme Karine DENIS-LAMIT, M. Cyril DEVESA (jusqu'au rapport n°5 inclus), Mme Marie ETEVENARD, M. Ludovic FAGAUT, Mme Lorine GAGLILOLO, M. Olivier GRIMAITRE, Mme Valérie HALLER, M. Damien HUGUET, M. Jean-Emmanuel LAFARGE, Mme Marie LAMBERT, M. Aurélien LAROPPE, Mme Myriam LEMERCIER, M. Christophe LIME, Mme Agnès MARTIN, Mme Carine MICHEL (jusqu'au rapport n°6 inclus), Mme Laurence MULOT (jusqu'au rapport n°7 inclus), M. Yannick POUJET, M. Anthony POULIN, Mme Françoise PRESSE, Mme Karima ROCHDI (jusqu'au rapport n°7 inclus), M. Jean-Hugues ROUX (jusqu'au rapport n°7 inclus), Mme Juliette SORLIN, M. Nathan SOURISSEAU, M. Gilles SPICHER, M. André TERZO, Mme Claude VARET, Mme Anne VIGNOT, Mme Sylvie WANLIN, Mme Christine WERTHE, Mme Marie ZEHAF, Bonnay : M. Gilles ORY Bousnières : M. Eloi JARAMAGO, Busy : M. Philippe SIMONIN Chalezeule : M. Christian MAGNIN-FEYSOT Chalèze : M. René BLAISON Champagny : M. Olivier LEGAIN Champvans-les-Moulins : M. Florent BAILLY Châtillon-le-Duc : Mme Catherine BOTTERON Chaucenne : Mme Valérie DRUGE Chemaudin et Vaux : M. Gilbert GAVIGNET Chevroz : M. Franck BERNARD Cussey-sur-l'ognon : M. Jean-François MENESTRIER Dannemarie-sur-Crête : Mme Martine LEOTARD Deluz : M. Fabrice TAILLARD Devecey : M. Michel JASSEY Ecole-Valentin : M. Yves GUYEN Fontain : M. Claude GRESSET-BOURGEOIS Franois : M. Emile BOURGEOIS Geneuille : M. Patrick OUDOT Gennes : M. Jean SIMONDON Grandfontaine : M. Henri BERMOND La Vèze : M. Jean-Pierre JANNIN Le Gratteris : M. Cédric LINDECKER Les Auxons : M. Anthony NAPPEZ Mamirole : M. Daniel HUOT Miserey-Salines : M. Marcel FELT Montfaucon : M. Pierre CONTOZ Montferrand-le-Château : Mme Lucie BERNARD Morre : M. Jean-Michel CAYUELA Nancray : M. Vincent FIETIER Osselle-Routelle : Mme Anne OLSZAK Palise : M. Daniel GAUTHEROT Pelousey : Mme Catherine BARTHELET Pirey : M. Patrick AYACHE Pouilley-les-Vignes : M. Jean-Marc BOUSSET Pugey : M. Frank LAIDIE Roche-lez-Beaupré : M. Jacques KRIEGER Roset-Fluans : M. Jacques ADRIANSEN Saint-Vit : Mme Anne BIHR, M. Pascal ROUTHIER Saône : M. Benoît VUILLEMIN (jusqu'au rapport n°7 inclus) Tallenay : M. Ludovic BARBAROSSA Thise : M. Pascal DERIOT Thoraise : M. Jean-Paul MICHAUD Torpes : M. Denis JACQUIN Vaire : Mme Valérie MAILLARD Velesmes-Essarts : M. Jean-Marc JOUFFROY Venise : M. Jean-Claude CONTINI Vieilley : M. Franck RACLOT Vorges-les-Pins : Mme Maryse VIPREY

Etaient absents : Amagney : M. Thomas JAVAUX Besançon : Mme Aline CHASSAGNE, Mme Julie CHETTOUH, Mme Sadia GHARET, M. Abdel GHEZALI, M. Pierre-Charles HENRY, M. Jamal-Eddine LOUHKIAR, Mme Marie-Thérèse MICHEL, M. Maxime PIGNARD Beure : M. Philippe CHANEY Braillans : M. Alain BLESSEMAILLE Byans-sur-Doubs : M. Didier PAINEAU Champoux : M. Romain VIENET La Chevillotte : M. Roger BOROWIK Larnod : M. Hugues TRUDET Marchaux-Chaudefontaine : M. Patrick CORNE Mazerolles-le-Salín : M. Daniel PARIS Mérey-Vieilley : M. Philippe PERNOT Noironte : M. Claude MAIRE Novillars : M. Bernard LOUIS Pouilley-Français : M. Yves MAURICE Rancenay : Mme Nadine DUSSAUCY Serre-les-Sapins : M. Gabriel BAULIEU Villars-Saint-Georges : M. Damien LEGAIN

Secrétaire de séance : Mme Marie-Jeanne BERNABEU

Procurations de vote : Mme Aline CHASSAGNE à M. Hasni ALEM, Mme Julie CHETTOUH à M. Nicolas BODIN, M. Cyril DEVESA à Mme Claudine CAULET (à partir du rapport n°6), M. Abdel GHEZALI à M. Yannick POUJET, M. Pierre-Charles HENRY à M. Christine WERTHE, Mme Carine MICHEL à Mme Juliette SORLIN (à partir du rapport n°7), Mme Marie-Thérèse MICHEL à M. Anthony POULIN, Mme Laurence MULOT à Mme Karine DENIS-LAMIT (à partir du rapport n°8), M. Maxime PIGNARD à M. Ludovic FAGAUT, Mme Karima ROCHDI à Mme Agnès MARTIN (à partir du rapport n°8), M. Jean-Hugues ROUX à Mme Sylvie WANLIN (à partir du rapport n°8), M. Alain BLESSEMAILLE à M. Jacques KRIEGER, M. Romain VIENET à M. Christian MAGNIN-FEYSOT, M. Daniel PARIS à M. Emile BOURGEOIS, M. Philippe PERNOT à Mme Lorine GAGLILOLO, M. Claude MAIRE à M. Olivier LEGAIN, M. Yves MAURICE à M. Pascal ROUTHIER, Mme Nadine DUSSAUCY à Mme Marie-Jeanne BERNABEU, M. Benoît VUILLEMIN à M. Daniel HUOT (à partir du rapport n°8), M. Gabriel BAULIEU à Mme Catherine BARTHELET, M. Damien LEGAIN à M. Jacques ADRIANSEN

Délibération n°2022/006209

Rapport n° 7 - Avis de la Communauté Urbaine Grand Besançon Métropole sur la mise en compatibilité du PLU de Besançon dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la RN57

Avis de la Communauté Urbaine Grand Besançon Métropole sur la mise en compatibilité du PLU de Besançon dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la RN57

Rapporteur : M. Yves GUYEN, Vice-Président

Inscription budgétaire
Sans incidence budgétaire

Résumé :

Le 26 Juin 2021, le Conseil de Communauté a exprimé un avis favorable sur le projet d'aménagement de la RN57 Boulevards – Beure et a donné mandat à la Présidente et au Vice-Président en charge de la Voirie, des infrastructures et des réseaux opérationnels, pour négocier des points d'amélioration.

L'Etat, maître d'ouvrage, a organisé une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du PLU de Besançon qui a eu lieu du 28 février au 31 mars 2022.

La Commission d'enquête a émis un avis favorable assorti d'une réserve et de recommandations à la Déclaration d'Utilité Publique concernant ce projet.

La Commission d'enquête a également émis un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Besançon.

I - Contexte

Par délibération en date du 28 juin 2021, le Conseil de Communauté de Grand Besançon Métropole a approuvé le projet proposé par l'Etat d'aménagement de la RN 57 entre les Boulevards et Beure.

Dans le même temps, il a été donné mandat à la Présidente et au Vice-Président en charge de la voirie, des infrastructures et des réseaux opérationnels, pour négocier un certain nombre de points d'amélioration :

- Recherche d'une réponse améliorée pour limiter la fracture urbaine provoquée par le passage de la RN 57 entre le quartier de Planoise et le reste de la ville. L'avis favorable de Grand Besançon Métropole à la mise à 2 X 2 voies du tronçon entre Beure et Micropolis est conditionné au respect des engagements pris par la DREAL concernant les nuisances sonores pour les habitants du quartier de Planoise (Besançon) ; il est demandé que des mesures soient faites après travaux afin que les limites définies par le projet soient conformes aux engagements, et que dans le cas contraire, le nécessaire soit fait pour que ces engagements soient tenus,
- Mise en place du plan de financement avec une participation de GBM de 25 % maximum,
- Recherche d'une solution pérenne de report des trafics de transit des poids lourds sur l'autoroute à négocier avec l'Etat,
- Nécessité que le projet comprenne un volet paysager en rapport avec les sites traversés, prenant en compte la notion d'entrée de ville et un dimensionnement plus adapté de l'infrastructure,
- Recherche d'une consommation d'espace à optimiser, s'agissant des terres héritées d'une activité maraîchère,
- Réflexion pour limiter les risques d'accélération des flux et d'étalement urbain au-delà du territoire de GBM, en lien avec l'élaboration du SCOT et du PLUI,
- Précisions sur les termes de réalisation des travaux, le calendrier et l'ensemble des aménagements à mettre en place par le maître d'ouvrage pour limiter les nuisances directes (sur le site et à proximité) et indirectes (notamment sur les itinéraires de déviation, substitution et shunts spontanés) pendant cette période.

L'Etat, maître d'ouvrage, a organisé une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du PLU de Besançon qui a eu lieu du 28 février au 31 mars 2022.

La Commission d'enquête a émis un avis favorable assorti d'une réserve et de recommandations à la Déclaration d'Utilité Publique concernant ce projet.

La Commission d'enquête a également émis un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Besançon.

Par la présente délibération, il s'agit de se prononcer sur le dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Besançon modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête et de l'avis de la Commission d'enquête, sur le rapport et les conclusions de la Commission d'enquête ainsi que sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 28 janvier 2022 (documents en annexe).

II - La réserve et les recommandations de la Commission d'enquête

A. Réserve de la Commission d'enquête

« Concernant la proposition de création de l'aire de contrôle des poids lourds au lieu-dit Champs Melin, dont la pertinence n'est pas suffisamment démontrée ».

La DREAL a répondu favorablement en s'engageant à étudier l'implantation d'un tel dispositif en entrée sud de Besançon sur un périmètre plus large.

Lors des réflexions préalables à la mise au point du projet, GBM et la Ville de Besançon avaient déjà pointé le manque de pertinence de cette implantation peu adaptée au site.

B. Recommandation concernant les incidences environnementales du projet

« La commission observe que le dossier ne précise pas de manière détaillée quelles seront la nature et la localisation des mesures compensatoires et des aménagements paysagers qui seront mis en place. La commission recommande que, dans la suite des procédures, ces aspects fassent le cas échéant l'objet de la plus grande vigilance ».

Réponse de la DREAL : *« Le maître d'ouvrage prend acte de cette recommandation et s'engage à ce que ces aspects soient précisés lors des prochaines échéances de procédures ».*

C. Recommandation en matière paysagère

La section de la RN 57 concernée par le projet constituant une importante entrée de ville, *« la commission considère que ce projet doit faire l'objet d'une attention particulière et recommande de ce fait que le maître d'ouvrage s'attache à construire l'intégration paysagère de ce tronçon du contournement ouest en étroite partenariat avec les collectivités concernées ».*

Réponse de la DREAL : *« Le maître d'ouvrage s'engage, lors de la phase d'études techniques détaillées, à recruter une assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée sur les thématiques d'insertion paysagère et urbaine. Cet acteur sera chargé de piloter une démarche transversale avec les collectivités concernées afin de proposer des solutions pour une prise en compte de l'insertion du projet dans son environnement à la bonne échelle ».*

D. Recommandation concernant les nuisances

« La commission recommande que le maître d'ouvrage s'attache à réduire dans toute la mesure du possible les nuisances sonores subies par les riverains ».

Réponse de la DREAL : *« Le maître d'ouvrage confirme son engagement à respecter les seuils réglementaires définis pour la prise en compte des nuisances sonores aux abords des infrastructures de transports terrestres. Il s'engage à étudier les conséquences économiques, techniques et environnementales de la mise en place de protections acoustiques complémentaires sur les secteurs où cela n'était pas prévu jusqu'à présent ».*

E. Recommandation concernant les alternatives au projet qui n'auraient pas été prises en compte

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

Réponse de la DREAL : *« Il est nécessaire de souligner que le sujet des mobilités doit faire l'objet d'une approche globale, qui n'oppose pas les différents modes de mobilités et leurs financements. L'enquête a permis de bien mettre en évidence les difficultés rencontrées par les habitants des communes périphériques pour emprunter les transports en commun du fait de l'absence ou de l'insuffisance de desserte. Elle a également fait remonter des attentes concernant le mode ferroviaire, qui seraient à satisfaire de manière complémentaire au projet soumis à l'enquête. Concernant le mode ferroviaire, il faut rappeler que la Région Bourgogne-Franche-Comté est l'autorité organisatrice du transport ferroviaire. Elle s'est également vue confier fin 2019 par la loi d'orientation des mobilités (LOM) le rôle de chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ». À ce titre, c'est elle qui pilote les études relatives au développement du réseau et de l'offre ferroviaire. L'État, en tant que cofinanceur de ces études et cofinanceur des potentiels travaux, participe - comme les collectivités locales concernées - aux comités de pilotage présentant ces études et à la prise de décision relative à l'opportunité et au financement de ces projets. Dans ce cadre-là, l'État continuera d'œuvrer dans le sens du développement des infrastructures ferroviaires et d'une offre adaptée afin d'offrir des alternatives crédibles au mode de transport routier ».*

F. Recommandation concernant la problématique des échangeurs et des ronds-points

S'agissant de l'échangeur de Champ Merlin, *« la commission relève que le choix retenu n'offre pas des fonctionnalités équivalentes à celle de l'échangeur « à lunettes » proposé au préalable. (...) La commission constate que le choix de la variante retenue n'est pas d'une totale pertinence. L'aménagement d'un échangeur « à lunettes » offre des avantages indéniables en termes de mouvements rétablis, de coût et de desserte, notamment en ce qui concerne les accès poids lourds à Port Douvot. (...) La commission recommande donc que les incidences à long terme de la variante proposée soient pesées avec soin et que le choix final soit réévalué en tenant compte de l'ensemble des critères évoqués ».*

Réponse de la DREAL : *« Le maître d'ouvrage s'engage à réétudier avec soin sous forme d'une analyse multicritères les deux variantes d'échangeur proposées au niveau de Champ Melin, et à proposer un choix final tenant compte de l'ensemble des critères (fonctionnalité, lisibilité, sécurité, nombre de mouvements rétablis, accessibilité de la station d'épuration de Port Douvot aux poids-lourds, impacts environnementaux et artificialisation des sols, impacts fonciers, coût...), en tenant compte également des gains opérés par ailleurs sur le projet et notamment sur l'aire de contrôle des poids-lourds ».*

G. Recommandation concernant les autres choix relatifs au tracé et aménagements spécifiques

« La commission constate que les itinéraires de substitution sont parfois complexes et empruntent des voies où pourraient se produire, notamment aux heures de pointe, des ralentissements, congestions, nuisances, problème de sécurité ... La commission recommande que ces éventualités fassent l'objet d'une attention particulière de la part du porteur de projet et que le cas échéant, des solutions soient recherchées par anticipation afin de ne pas engendrer des problèmes de sécurité, ni des engorgements le long des itinéraires qui subiront ce surcroît de trafic ».

Réponse de la DREAL : « Au vu du contexte très contraint de l'aménagement, trois mouvements de l'échangeur de Saint-Ferjeux ne peuvent pas être rétablis dans le cadre du projet. Il s'agit de mouvements dont le trafic est très minoritaire (entre 30 et 60 véhicules par heure en heure de pointe), trafic qui se reportera sur des itinéraires de substitution gérés par les collectivités locales. Le maître d'ouvrage travaillera aux côtés des collectivités concernées pour définir avec elles les itinéraires de substitution les plus adaptés et y limiter, le cas échéant, les nuisances supplémentaires engendrées ».

S'agissant du Chemin des Vallières, « La commission observe que le projet présenté ne prend pas en compte les différentes évolutions susceptibles de survenir et notamment la possible extension de l'activité Emmaüs. La commission recommande que ces aspects soient pris en compte dans les études et procédures ultérieures de telle sorte que le maintien et le développement de ces activités puissent être assurés dans les meilleures conditions en matière d'accessibilité et de desserte, dans la mesure où elles sont en relation avec le projet d'aménagement du contournement ouest de Besançon ».

Réponse de la DREAL : « La desserte actuelle des activités riveraines (pépinière et Emmaüs) s'effectue via le réseau routier des collectivités. Les projets d'extension instruits par la collectivité intègrent une desserte par ce même réseau. L'aire de contrôle des poids-lourds qui était proposée dans le cadre du projet d'aménagement de la RN57 permettait de créer une zone tampon donnant l'accès depuis la RN57 aux activités riveraines, sans pour autant ouvrir l'accès au quartier (qui n'est pas souhaité par les habitants). Sans la réalisation de cet équipement, il est nécessaire de réinterroger, avec les collectivités, la possibilité de connexion entre les activités riveraines et la RN57, étant entendu qu'une telle connexion aurait un impact sur le quartier et les habitants riverains ».

S'agissant des aménagements à réaliser au niveau de Micropolis, « la commission recommande que lors des études ultérieures, la question plus ou moins proche du quartier de Planoise soit évaluée avec la plus grande circonspection, notamment en ce qui concerne l'intégration paysagère de la RN 57 dans ce secteur. Elle souhaite qu'un juste équilibre soit recherché entre la qualité du cadre de vie dans le secteur et les considérations économiques liées à la suppression des places de stationnement ».

Réponse de la DREAL : Le maître d'ouvrage s'engage à étudier finement l'implantation des aménagements à réaliser au niveau de Planoise en prenant en compte l'ensemble des objectifs et contraintes de ce secteur (intégration paysagère, protections acoustiques, fonctionnement du site de Micropolis, contraintes liées à l'exploitation sous chantier pendant les travaux, contraintes de réseaux implantés dans le secteur, évolution du quartier de Planoise liées au NPNRU ...). L'assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée sur les thématiques d'insertion paysagère et urbaine qui sera recrutée lors des études détaillées aura toute légitimité pour conseiller le maître d'ouvrage en ce sens ».

Enfin, en ce qui concerne les observations des habitants de la rue de Dole à propos de la sécurisation des accès privés, « la commission recommande que les contacts soient réactivés entre les diverses parties prenantes et les riverains de telle sorte qu'une solution puisse être recherchée et mise en œuvre ».

Réponse de la DREAL : « Le maître d'ouvrage se tient à la disposition du gestionnaire de la route de Dole (Conseil Départemental du Doubs) pour étudier avec lui des solutions permettant de sécuriser les accès privés aux habitations riveraines de cette infrastructure, étant entendu que cette problématique préexiste et que le projet d'aménagement de la RN57 n'aura pas d'impact sur les conditions d'accès aux habitations ».

III - Mise en compatibilité du P.L.U. de Besançon et procès-Verbal de la réunion d'examen conjoint

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2121-29 et L5215-20 ;
Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-33 ;
Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 153-54, R. 153-14, R. 153-20 et R. 153-21 ;
Vu le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération bisontine approuvé le 14 décembre 2011 ;
Vu le plan de déplacement urbain de l'agglomération bisontine « 2015 – 2025 » adopté le 2 février 2015 ;
Vu le programme local de l'habitat du Grand Besançon approuvé le 26 septembre 2013 ;
Vu le compte-rendu de la réunion du 28 janvier 2022 au cours de laquelle a été effectué un examen conjoint du projet d'aménagement de la RN57 par les services de l'État et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme ;
Vu l'arrêté préfectoral n° Préfecture-DCPPAT-BCEEP-2002-02-03-0001 , du 4 février 2022 de mise à enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Besançon concernant le contournement ouest de Besançon, projet d'aménagement de la RN57, sur la section comprise entre « les Boulevards » à Besançon et la commune de Beure.
Vu les conclusions et le rapport de la commission d'enquête désignée par décision E21000076/25 du 7 janvier 2022 par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon ainsi que l'avis favorable émis par cette commission à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Besançon,
Vu le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Besançon modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête et de l'avis de la commission d'enquête, adressé par le préfet le 4 juillet 2022.

Considérant l'avis que doit formuler Grand Besançon Métropole, à l'issue de l'enquête publique, sur le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint dans un délai de deux mois conformément à l'article R.153-14 du code de l'urbanisme ;

Le dossier de mise en compatibilité faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique induit des modifications dans le document d'urbanisme de la Ville de Besançon.

Ainsi le PLU doit intégrer quelques amendements qui concernent :

- Des ajustements graphiques concernant l'emprise de quelques emplacements réservés et la réduction minimale de deux secteurs inscrits en espaces boisés classés,
- Des ajustements dans la partie écrite du règlement du PLU concernant le lexique ainsi que la zone N avec l'intégration d'un STECAL.

Le dossier de mise en compatibilité modifié a fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint le 28 janvier 2022 avec les personnes publiques associées conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme qui a permis d'analyser point par point l'ensemble des modifications à intégrer dont le document annexé à la délibération fait état.

Cet examen conjoint a fait l'objet d'un procès-verbal également annexé à la délibération qui consigne fidèlement le contenu des échanges et des modifications proposées.

Le dossier de mise en compatibilité accompagné du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint a été soumis à enquête publique du 28 février au 31 mars 2022 et n'a fait l'objet d'aucune observation de la commission d'enquête qui a émis un avis favorable.

Le dossier de mise en compatibilité soumis à l'avis de GBM est modifié et tient compte des modifications proposées par les personnes publiques associées.

A la majorité des suffrages exprimés (21 contre et 2 abstentions), le Conseil de Communauté :

- **prend connaissance du rapport et des conclusions de la Commission d'enquête ainsi que des réponses apportées par le maître d'ouvrage et du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint ;**
- **se prononce favorablement sur le dossier de mise en compatibilité modifié du Plan Local d'Urbanisme de Besançon.**

Conformément aux articles R. 153-20 et R. 153-21 du code de l'urbanisme, la présente délibération sera notifiée au préfet et affichée pendant un mois en mairie. Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.

Le secrétaire de séance,

Marie-Jeanne BERNABEU
Conseillère communautaire déléguée



Rapport adopté à la majorité :

Pour : 89

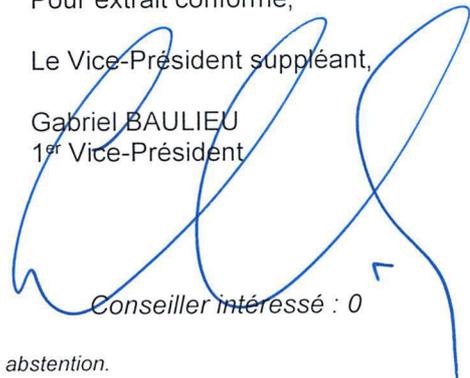
Contre : 21

Abstentions* : 2

Pour extrait conforme,

Le Vice-Président suppléant,

Gabriel BAULIEU
1^{er} Vice-Président



Conseiller intéressé : 0

**Le sens du vote des élus ne prenant pas part au vote est considéré comme une abstention.*

Besançon, le 16/02/22

COMPTE-RENDU

Rédacteur	Stéphanie HENRICOLAS
Objet de la réunion	Aménagement de la RN57 entre les Boulevards et Beure Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Besançon – Examen conjoint
Date	28/01/22
Lieu	Besançon - Pôle Viotte
Participants	Grand Besançon Métropole / Ville de Besançon – Pascal Millard – Mickaël Obin Chambre d'agriculture – Delphine Montel Chambre de commerce et d'industrie – Tarek Zouabi DRAC/UDAP – Brigitte Mulin DREAL BFC – Hélène Feuvrier DDT – Stéphanie Henricolas – Charles Legros
Absents / Excusés	Chambre des Métiers et de l'Artisanat Conseil Régional Conseil Départemental

La Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement de la RN57 entre « les Boulevards » et Beure nécessite la mise en compatibilité du PLU de Besançon.

Conformément à l'article L153-54 du code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU doivent faire l'objet d'un examen conjoint des personnes publiques associées visées aux articles L132-7 et L132-9 du code de l'urbanisme.

Après un rappel du cadre réglementaire par la DDT, la DREAL, maître d'ouvrage de l'opération, présente le dossier qui appelle de la part des personnes présentes les observations détaillées ci-après.

➤ Grand Besançon Métropole

GBM rappelle que les discussions sur le projet ont déjà eu lieu et souhaite que les avis émis par GBM et la ville de Besançon soient pris en compte. GBM fait part ensuite de ses observations sur les 8 planches figurant dans le dossier de DUP.

Planche 1

GBM s'interroge sur l'utilité de l'emplacement réservé traversant (desserte de Terre Rouge).

La DREAL indique que l'emplacement réservé a été ajusté afin de correspondre au dessin de la bretelle.

Planche 2

GBM s'interroge concernant l'impact de l'emplacement réservé qui dessert notamment le laboratoire du CBM25 « Terre-Rouge » sur le stationnement et l'accessibilité. GBM pense qu'il est nécessaire, dans le dossier de présentation, d'avoir une attention particulière sur l'ensemble du périmètre d'étude par rapport à l'ensemble des parcelles impactées dans leur fonctionnement (stationnement, accès, ...), en s'engageant à leur restituer l'ensemble des fonctionnalités.

La DREAL indique avoir rencontré les responsables du laboratoire qui souhaiteraient conserver le stationnement tel qu'il existe à l'heure actuelle, c'est-à-dire avec des places directement devant l'entrée du laboratoire. La DREAL indique néanmoins que l'État est propriétaire de la parcelle qui jouxte celle du laboratoire, et qu'une reconstitution du stationnement à proximité directe du laboratoire sera possible. La DREAL précise néanmoins qu'au stade actuel, la DUP va permettre de valider les grands principes de l'aménagement, mais qu'effectivement, elle s'engagera dans le dossier des engagements de l'État qui fera suite à la DUP, à restituer l'ensemble des fonctionnalités existantes aux activités impactées par le projet

Planche 3

GBM s'interroge sur la pertinence de l'emplacement réservé situé le long des habitations dont l'accès se fait par la rue de Dole. Les conditions de desserte de ces habitations sont susceptibles de donner lieu à expropriation et risquent de susciter des réactions lors de l'enquête publique.

GBM précise également que l'emplacement réservé situé le long des constructions du quartier de Planoise est actuellement affecté à des insertions paysagères et souhaite que les plantations soient préservées. GBM insiste sur l'enjeu de limitation de fracture urbaine. GBM rappelle la nécessité de dissocier la voirie et la partie qui correspond à l'insertion paysagère et le fait qu'intégrer une infrastructure routière dans un tissu urbain constitue un défi qui nécessite de faire appel à une équipe pluridisciplinaire afin que les espaces périphériques à l'ouvrage soient traités de manière qualitative.

La DREAL précise qu'il convient, en termes de montage, de distinguer ce qui relève des travaux et de l'insertion paysagère et pense qu'il est effectivement nécessaire de se faire accompagner d'une véritable compétence architecturale, paysagère et urbanistique dans la suite des études.

Planche 4 :

GBM s'interroge sur la pertinence de l'emplacement réservé qui impacte certaines maisons.

La DREAL indique que l'État a la volonté d'acheter les maisons concernées.

Planche 5 :

GBM relève une problématique importante dans le secteur de Micropolis notamment du fait d'une topographie très affirmée en matière d'intégration paysagère et de fonctionnement d'un point de vue technique et s'interroge sur la nécessité de prévoir une emprise aussi large au niveau du stade Michel Vautrot, dans la mesure où les terrains n'appartiennent pas à des propriétaires privés.

Concernant Micropolis, la DREAL indique que l'enjeu est effectivement important et qu'il est nécessaire de faire appel à une équipe pluridisciplinaire pour obtenir un aménagement fonctionnel et de qualité. L'État a la volonté de faire travailler les Architectes et Paysagistes Conseils sur le secteur ; les solutions d'aménagement doivent notamment pouvoir s'adapter au dénivelé existant. Concernant la proposition de nouvelle entrée de Micropolis par l'arrière, il s'agit d'une proposition du directeur de Micropolis ; des études avaient en effet déjà été effectuées par Micropolis en ce sens.

Planche 6

GBM souhaite avoir confirmation que la mise en place des bassins de traitement des eaux pluviales n'impactent pas les espaces utilisés par les activités sportives actuelles.

La DREAL confirme qu'ils n'ont effectivement pas d'impact sur les activités sportives (une concertation spécifique avec le service des sports avait eu lieu pour recenser les espaces disponibles).

GBM considère qu'il est préférable de faire coïncider la partie d'espace boisé classé (EBC) de 327 m² avec l'emplacement réservé (l'emplacement réservé étant plus étendu que la partie d'EBC supprimée).

Planche 7

GBM fait la même observation pour la partie d'EBC (885 m²) située à proximité d'Emmaüs et s'interroge également concernant l'accessibilité aux bâtiments d'Emmaüs et aux serres. GBM rappelle que les collectivités sont opposées à la réalisation de l'aire de contrôle pour les poids-lourds. GBM demande à la DREAL de vérifier que l'emplacement réservé ne pose pas de difficultés par rapport aux projets d'extension de Monsieur Dussert et d'Emmaüs.

La DREAL indique qu'un emplacement réservé a été créé afin de garder la possibilité de faire une aire de contrôle pour les poids-lourds. Cette aire de contrôle serait mutualisée pour servir de stationnement aux serres de Monsieur Dussert et à Emmaüs (une concertation spécifique avait eu lieu avec ces deux activités). La DREAL précise que lors de la réunion du Comité de Pilotage du projet qui a eu lieu le 10/11/2021, la question du maintien de l'aire de contrôle a été discutée ; le Préfet avait notamment souligné à cette occasion que les contrôleurs des transports terrestres doivent pouvoir assurer leur mission de contrôle sur des espaces dédiés et adaptés, et que pour l'État, le maintien de cette aire de contrôle est nécessaire. Il a donc été décidé lors de cette réunion qu'au stade de la DUP, l'aire de contrôle des poids-lourds soit conservée dans le dossier pour préserver l'avenir et que le choix final serait fait en concertation avec les cofinanceurs après la DUP, au vu des remarques qui auront été émises pendant l'enquête.

Planche 8

GBM indique que la délimitation de l'emplacement réservé situé le long du chemin des Vallières va susciter des inquiétudes injustifiées, dans la mesure où il impacte partiellement deux maisons. GBM s'interroge sur l'intérêt de toucher ces constructions.

La DREAL indique que la délimitation des emplacements réservés se fait en gardant une marge de précaution.

La DDT s'étonne également que le STECAL soit délimité au sein de l'emplacement réservé qui gèle tout projet autre que celui d'intérêt général et précise que le STECAL ne répond que partiellement aux exigences de l'article L151-13 du code de l'urbanisme dans la mesure où le règlement ne précise pas la hauteur autorisée, ni les règles d'implantation par rapport aux limites séparatives. La DDT indique, en outre, que le projet de construction envisagé au sein du STECAL est situé dans la zone tampon de la RN57 issue de l'article L111-6 du code de l'urbanisme qui interdit toute construction en dehors des espaces urbanisés ; mais elle considère, au vu de la desserte de la parcelle par les réseaux, de la présence de constructions à proximité que le projet est situé dans un espace urbanisé et que l'article L111-6 précité n'est pas applicable en l'espèce.

GBM fait les propositions d'amendement suivantes pour le règlement écrit et le rapport de présentation:

- Titre 1 – Dispositions générales du règlement :

Compléter le lexique avec une définition de secteur de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL)

- Titre 2 – Règlement zone N ; paragraphe « caractère de la zone » :

Ajouter une mention introduisant le STECAL

- Titre 2 - Règlement zone N ; Art 2 :

Mention proposée par l'État dans le cadre du dossier :

« - Dans le secteur de taille et de capacité d'accueil limitées, noté N1 sur le plan de zonage, la construction d'une maison individuelle (rez-de-chaussée + un étage). Aucune autre construction ne pourra être autorisée dans ce secteur. »

Proposition de GBM

« Dans le secteur de taille et de capacité d'accueil limitées, noté N1 sur le plan de zonage, la construction à destination d'un logement individuel et de ses annexes, dans la limite d'une surface de plancher globale de 200 m² »

En zone N ou NH, le gabarit autorisé par le PLU est de R+1+Combles. La hauteur ne doit pas excéder 7,5 mètres à l'égout du toit ou à l'acrotère et 11 mètres hors tout alors que la mention du dossier de mise en compatibilité fait état d'un rez de chaussée + un étage. GBM propose de reprendre pour le STECAL les règles applicables en zone N et NH (article N 10 du règlement)

- Titre 2 - Règlement zone N ; Art 6-2 :

Mention proposée par l'État dans le cadre du dossier

« Dans le secteur de taille et de capacité d'accueil limitées, noté N1 sur le plan de zonage, la façade de la nouvelle construction sera implantée à 25 mètres minimum de l'axe de la RN57 réaménagée »

Proposition de GBM

« Dans le secteur de taille et de capacité d'accueil limitées, noté NI sur le plan de zonage, implantation à 25 mètres minimum de l'axe de la RN57 réaménagée »

GBM s'interroge enfin sur la compatibilité du projet avec le PLU, au vu de la rédaction du règlement, qui autorise pour certaines zones « les affouillements et exhaussements sous réserve qu'ils soient liés à la construction ou à la réalisation de travaux publics » mais qui n'autorise pas expressément « les constructions et installations lorsqu'elles sont nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».

Après vérification, GBM considère que l'ensemble des zones concernées n'excluent pas les équipements publics à l'article 1. Ces derniers ne sont pas non plus autorisés sous conditions à l'article 2. Ainsi, ce qui n'est pas interdit ni autorisé sous condition est donc de facto autorisé. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer la rédaction du règlement.

➤ DRAC – UDAP

La DRAC rappelle que le projet est situé pour partie en site inscrit et souligne l'importance de faire appel à une équipe pluridisciplinaire d'architectes, paysagistes et urbanistes.

➤ Chambre d'agriculture

La chambre d'agriculture relève que le dossier de mise en compatibilité mentionne page 53 l'absence d'exploitant agricole installé sur le secteur concerné par l'aménagement de la RN57 alors que Monsieur Dussert, propriétaire des serres horticoles, est bien considéré comme exerçant une activité agricole.

La DREAL s'engage à respecter, avant enquête publique, les engagements évoqués au cours de la présente réunion, et à corriger le dossier d'enquête publique quant à la présence d'un exploitant agricole.

La responsable de l'unité Planification



Stéphanie HENRICOLAS

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU DOUBS
TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE BESANCON

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

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

(28 février 2022 – 31 mars 2022)

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

20 mai 2022



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

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

Objet de l'enquête publique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le public a pu formuler ses observations :

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

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

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

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

Conclusions motivées

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avis de la commission d'enquête

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

En conséquence,

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

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

Besançon, le 20 mai 2022

Pierre-Marie Badot

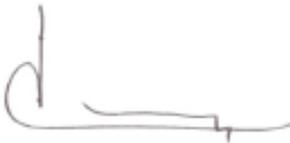
Rolande Patois

Marie-Pierre Castellan

Président de la commission

Membre

Membre



PIECE I – DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE BESANÇON

SOMMAIRE

1. LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	4
1.1 OBJET DU PRESENT DOSSIER.....	4
1.2 CADRE REGLEMENTAIRE.....	4
1.3 DEROULEMENT DE LA PROCEDURE.....	5
1.3.1 Examen du dossier par le Préfet	5
1.3.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique.....	5
1.3.3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité.....	6
1.3.4 Enquête publique.....	6
1.3.5 Avis de Grand Besançon Métropole	6
1.3.6 Approbation de la mise en compatibilité du PLU de Besançon	6
2. PRESENTATION DU PROJET	7
2.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET.....	7
2.1.1 Contexte du projet.....	7
2.1.2 Enjeux et objectifs du projet	8
2.2 PRESENTATION GENERALE DU PROJET	9
2.2.1 Une augmentation de capacité de la RN57 raisonnée	9
2.2.2 Des compléments de voiries routières pour faciliter les déplacements locaux	9
2.2.3 Des aménagements dédiés aux transports en commun	10
2.2.4 Des aménagements dédiés aux modes doux	10
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE BESANCON	12
3.1 PRESENTATION DU PLU DE BESANCON	12
3.2 PRINCIPES GENERAUX.....	12
3.3 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE RAPPORT DE PRESENTATION	12
3.4 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE	13
3.5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE ZONAGE ET LE REGLEMENT ASSOCIE	13
3.6 EMPLACEMENTS RESERVES.....	14
3.7 ESPACES BOISES CLASSES	14
3.8 CONCLUSION SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE BESANCON	14
4. DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BESANCON	15
4.1 RAPPORT DE PRESENTATION	15
4.1.1 Dossier 1.3 : Parti d'aménagement Zonages et règlements.....	15
4.1.2 Dossier 1.4 : Mise en valeur et évaluation environnementale	15
4.2 PLAN DE ZONAGE	15
4.3 REGLEMENT PIECES ECRITES.....	32
4.3.1 Titre 1 – Dispositions générales du règlement.....	32
4.3.2 Règlement de la zone.....	32
4.4 LISTE DES EMBLEMES RESERVES.....	38
4.4.1 Etat actuel.....	38
4.4.2 Etat après mise en compatibilité	39
5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BESANCON	40
5.1 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.....	40
5.1.1 Milieu physique	40
5.1.2 Biodiversité.....	40
5.1.3 Paysage et patrimoine	41
5.1.4 Milieu humain	41
5.2 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BESANCON SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSEES	42
5.2.1 Milieu physique	43
5.2.2 Biodiversité : Les espaces naturels et boisés	45
5.2.3 Paysage et patrimoine	53
5.2.4 Milieu humain	53
5.3 CONCLUSION	55

1. LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1 OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier analyse la compatibilité du projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Besançon.

L'objectif de la procédure de mise en compatibilité est de mettre le PLU de Besançon en compatibilité avec les ouvrages, aménagements et travaux nécessaires à sa réalisation. La réalisation de l'opération comprenant notamment :

- l'infrastructure routière proprement dite ;
- les éléments connexes permettant l'insertion du projet dans son environnement (mesures de compensation, bassin de traitement...), ainsi que les rétablissements de voiries.

La commune de Beure est soumise au Règlement National d'Urbanisme (RNU). Par conséquent, la procédure de mise en compatibilité n'est pas à engager pour cette commune.

Le contenu du dossier de mise en compatibilité n'est pas fixé par voie réglementaire.

Le présent dossier comprend :

- une notice explicative précisant les caractéristiques et enjeux de l'opération dans la commune concernée ;
- l'analyse du PLU de Besançon opposable à la date d'ouverture de l'enquête publique ;
- la présentation des pièces du PLU de Besançon (règlements et zonages) modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité ;
- l'actualisation de l'évaluation environnementale du PLU de Besançon modifié par la présente mise en compatibilité du document avec le projet.

1.2 CADRE REGLEMENTAIRE

Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Parmi ses principales fonctions :

- il définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de son territoire d'application ;
- il découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- il prévoit les futurs équipements publics ;
- il fixe les règles pour les constructions.

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation d'un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou d'intérêt général.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme qui en est la conséquence.

Les textes applicables à la procédure de mise en compatibilité d'un PLU sont les suivants :

- les articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 et suivants du Code de l'urbanisme ;
- les articles L.121-4 et L.122-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- les articles L.104-3 et R.104-8 du Code de l'urbanisme : évaluation environnementale des PLU ;
- les articles L.122-14, R.122-27 et R.122-20 du Code de l'environnement.

Article L.153-54 du Code de l'urbanisme

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L.300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint ».

Article L.153-56 du Code de l'urbanisme

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité ».

Article L.153-57 du Code de l'urbanisme

« À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

- 1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;
- 2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas ».

Article L.153-58 du Code de l'urbanisme

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

- 1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;
- 2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- 3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. À défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

Article R.153-14 du Code de l'urbanisme

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal.

Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet. ».

1.3 DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

Cette partie explicite les principales étapes règlementaires de la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la déclaration d'utilité publique. S'agissant d'un équipement public, elle peut se traduire par la création dans les communes, d'un emplacement réservé dans les zones intéressées par l'opération, et par une adaptation de toutes les dispositions concernées dans les documents d'urbanisme, tels que les règlements des zones traversées, les espaces boisés...

Compte-tenu de la nature de l'opération, et quel que soit le bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'État.

À ce titre, c'est sous la responsabilité du Préfet que sera conduite la procédure.

1.3.1 EXAMEN DU DOSSIER PAR LE PREFET

Le Préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet.

En cas d'incompatibilité, le Préfet engage la procédure régie par les articles L.153-53 et suivants du Code de l'urbanisme, et établit un projet de mise en compatibilité du document d'urbanisme avec l'opération.

1.3.2 EXAMEN CONJOINT PAR LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES AVANT L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Conformément à l'article R.153-13 du Code de l'urbanisme, « l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique. ». Cette réunion d'examen conjoint s'est tenue le 28/01/2022. Le procès-verbal de cette réunion est joint au présent dossier d'enquête publique (pièce M).

Selon les articles L.132-7, L.132-9 et L.143-44, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- le représentant de l'État dans le département ;
- la Région ;
- le Département ;
- le Maire de la commune concernée ;
- l'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains ;
- l'établissement public de coopération intercommunale compétent ;
- l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale ;
- la chambre de commerce et d'industrie territoriale ;
- la chambre des métiers ;
- la chambre d'agriculture.

1.3.3 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

En application de l'article R.104-8 du Code de l'urbanisme, sont soumises à évaluation environnementale, les procédures de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme :

- s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ;
- si ces procédures permettent la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000.

Le projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure n'est pas de nature à affecter un site Natura 2000. Le Maître d'ouvrage a cependant souhaité procéder de façon volontaire à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Besançon.

Cette évaluation comprend :

- le rappel des enjeux environnementaux recensés ;
- les incidences sur l'environnement de la mise en compatibilité du document d'urbanisme, en présentant les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts. Les mesures prévues par le projet y sont rappelées ;
- les incidences de la mise en compatibilité sur la conservation des sites Natura 2000.

L'autorité environnementale est consultée avant le début de l'enquête publique pour ce dossier de mise en compatibilité comportant une évaluation environnementale. Son avis est joint au dossier d'enquête publique.

1.3.4 ENQUETE PUBLIQUE

L'article L.153-55 du Code de l'urbanisme stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le Préfet, conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du Code de l'environnement.

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme, dès lors que cette opération n'est pas compatible avec les dispositions de ce plan.

1.3.5 AVIS DE GRAND BESANÇON METROPOLE

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis à Grand Besançon Métropole, établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme. La Collectivité dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

À noter que le Plan Local d'Urbanisme de Besançon ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique (article L.153-56 du Code de l'urbanisme).

1.3.6 APPROBATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BESANÇON

Dès lors que celle-ci est prononcée, la déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme, éventuellement modifié par rapport à la présente version, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et des conclusions de l'enquête publique.

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

2.1.1 CONTEXTE DU PROJET

En tant que maître d'ouvrage du réseau routier national, le Ministère de la Transition écologique a chargé la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne Franche-Comté de piloter l'opération d'aménagement à 2x2 voies de la section de la RN57 située à Besançon entre, au Nord, les « Boulevards » et, au Sud, le franchissement du Doubs et la commune de Beure.

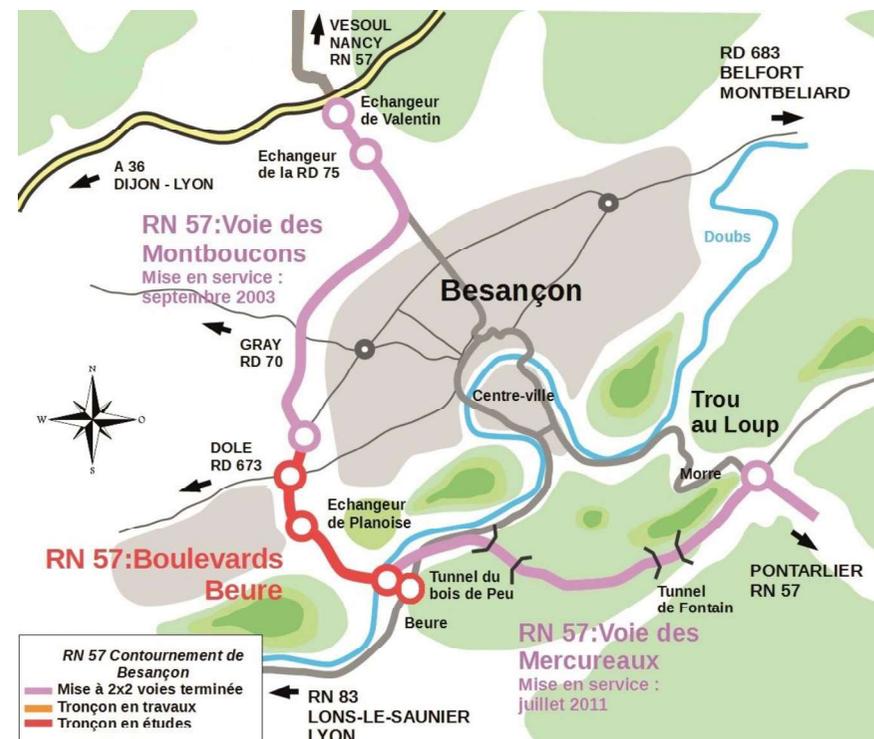
L'aménagement de cette section comprise entre les « Boulevards » et les giratoires de Beure a vocation à achever le contournement routier de Besançon par la RN57.

Le contournement de Besançon : une réalisation en trois tronçons

Le contournement de Besançon est un projet ancien, qui a fait l'objet d'une réalisation par tronçons :

- un premier tronçon est ouvert au Nord-Ouest : la voie des Montboucons. Mis en service en septembre 2003, ce tronçon s'étend sur un linéaire d'environ 6 km, entre l'échangeur de l'autoroute A36 (échangeur « Espace-Valentin Nord ») et le demi-diffuseur de l'Amitié ;
- un second tronçon au Sud-Est a été mis en service en juillet 2011 : il s'agit de la voie des Mercureaux. Ce tronçon s'étend sur un linéaire d'environ 7 km, entre l'échangeur de Beure et l'échangeur du « Trou au Loup », à hauteur de Morre.

Le projet actuel, entre les « Boulevards » (boulevard Président John-Fitzgerald Kennedy et Voie des Montboucons) et les giratoires de Beure (situés au Sud du franchissement du Doubs, à la croisée avec la voie des Mercureaux, la RN83 et la RD683), se développe sur la section centrale du contournement : il est destiné à réaliser la jonction entre les deux tronçons déjà mis en service.



LA SITUATION DE LA SECTION DE RN57 A L'ETUDE, COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE (SOURCE : DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTE)

2.1.2 ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

L'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et la commune de Beure, dernier tronçon du contournement de Besançon à aménager, a pour objectif principal de fluidifier et sécuriser durablement le trafic de transit et de desserte. En prenant en compte le contexte urbain, les milieux naturels et le cadre de vie des habitants, l'aménagement devra permettre de bien intégrer l'infrastructure dans la ville et d'offrir un service adapté à la desserte locale, tout en veillant à limiter les impacts. Il devra également permettre d'améliorer la qualité de vie des riverains en améliorant la qualité de l'air, en offrant une protection par rapport aux nuisances sonores, ainsi qu'une protection de la ressource en eau.

■ Sécuriser et fluidifier durablement le trafic de transit et de desserte

La section de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure constitue un axe structurant du réseau routier de l'agglomération bisontine qui sert à la fois au contournement de Besançon et à la desserte des quartiers, des entreprises et des activités de l'Ouest de l'agglomération. Elle supporte des trafics parmi les plus élevés de l'agglomération, et connaît des difficultés de circulation aux heures de pointe qui dégradent l'accessibilité du secteur.

Les quartiers d'habitations, notamment celui de Planoise densément peuplé (20 000 habitants), le parc des expositions et des congrès Micropolis situé le long de la RN57, les grands équipements publics (hôpital, polyclinique, médiathèque, etc.) et plusieurs zones d'activités à vocation industrielle, commerciale et de service, comme Planoise et Tilleroyes-Trépillot-Châteaufarine qui sont des pôles d'emplois majeurs de l'agglomération, génèrent de nombreux déplacements, dans lesquels la voiture est largement prépondérante. L'analyse des origines-destinations des usagers confirme le rôle de desserte locale prépondérant de la section « Boulevards-Beure » aux heures de pointe, ce qui réaffirme la nécessité d'améliorer le fonctionnement des points d'échanges existants, voire même de créer de nouveaux points d'échanges quand cela est possible. 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, et au raccordement à la voie des Mercureaux, à la RN83 et à la RD683, au Sud.

Malgré des aménagements de fluidité et de sécurité réalisés en 2011 par le Maître d'ouvrage (feux de régulation à Beure et traversée sécurisée pour les piétons à Micropolis), les remontées de files persistent et restent parmi les plus longues de l'agglomération. Les phénomènes de congestion récurrents matin et soir sur cette section occasionnent des comportements d'évitement de la part des automobilistes : pour éviter de se retrouver bloqués dans les bouchons sur la RN57, ils empruntent des voiries urbaines dans les quartiers riverains du projet, engendrant des nuisances et perturbant la vie de ces quartiers résidentiels.

L'analyse des prévisions de trafic à l'horizon 2045 montre que même avec un scénario de report modal très volontariste et une diminution du nombre d'usagers sur la RN57, en l'absence d'aménagement, l'axe de la RN57 sera encore saturé aux heures de pointe. Cette analyse montre par ailleurs que dans le cas de conditions socio-économiques favorables à long terme, conduisant à la réalisation des zones d'activités et de logements prévus dans les documents de planification, la saturation sur la RN57 augmente fortement aux heures de pointe, en particulier dans la zone située entre Planoise et Beure.

Le réseau de bus urbains Ginko est globalement dense, en particulier dans la partie Nord, entre l'échangeur des Boulevards et celui de Planoise, mais il subit aussi les aléas de la congestion sur la RN57 et l'allongement des temps de trajet qui en découle. Les transports en commun qui empruntent la rue de Dole voient leur niveau de service dégradé aux heures de pointe, du fait des dysfonctionnements de l'échangeur de Saint-Ferjeux. Ceux qui empruntent la RN57 ne doivent pas voir leur niveau de service (desserte ou temps de parcours) baisser dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

La partie Nord du secteur est également la section la plus accidentogène du projet du fait des caractéristiques de la RN57 : des voies d'entrecroisement réduites, des voies courtes pour entrer et sortir dans l'échangeur de Saint-Ferjeux.

Les cheminements modes doux et piétons existants ne sont pas très sécuritaires et surtout ne sont pas continus, en particulier devant Micropolis.

L'amélioration des conditions de circulation routière et la sécurité de tous les usagers (poids-lourds, bus et cars, voitures, deux-roues et piétons) est l'un des objectifs fondamentaux du projet.

L'aménagement de la RN57 doit permettre une meilleure lisibilité pour les usagers et une plus grande cohérence entre les caractéristiques de la voie et les vitesses de référence, afin de gagner en sécurité. Il est l'occasion de développer et de sécuriser les circulations pour les modes doux.

Les objectifs particuliers suivants – issus du programme d'aménagement – sont également à prendre en compte dans le cadre du projet :

- Aménager de manière efficace l'échangeur de Saint-Ferjeux où la RN57 croise la rue de Dole, axe majeur pour la desserte locale et l'accès au centre-ville de Besançon et le raccordement au sud à la voie des Mercureaux, à la RN83 et à la RD683 ;
- Améliorer des conditions de circulation sur la RN57 afin d'éviter, comme cela existe aujourd'hui, les reports de trafic sur les voies urbaines qui ne sont pas adaptées pour les accueillir et leur offrir de nouvelles possibilités d'aménagement de l'espace public qui n'existent pas aujourd'hui du fait du trafic trop important ;
- Améliorer les vitesses commerciales des lignes de bus urbains et interurbains circulant sur la RN57 du fait des conditions de circulation dégradées aux heures de pointe ;
- En cas d'incident grave ou d'urgence, permettre aux véhicules en difficulté ainsi qu'aux véhicules d'intervention et de secours de s'arrêter rapidement et en toute sécurité

■ Améliorer les déplacements et intégrer le contournement dans la ville

Entre les « Boulevards » au Nord et la commune de Beure au Sud, le contournement « traverse » à la fois un secteur fortement urbanisé et équipé, et un secteur naturel entre deux collines (Rosemont et Planoise) dans lequel sont néanmoins présents habitat, agriculture et loisirs urbains.

Le projet d'aménagement de la RN57 doit intégrer les usages, les équipements et les activités en prise avec le contournement, afin de contribuer à améliorer le fonctionnement de l'Ouest de l'agglomération. L'une des priorités des aménagements routiers prévus dans le projet est d'améliorer le fonctionnement des points d'échanges, à la fois pour les usagers de la RN57, mais également pour les usagers des voiries interceptées.

De ce point de vue, le projet a différents objectifs :

- **Prévoir des accès efficaces et lisibles au parc des expositions de Micropolis et renforcer la desserte multimodale du site** en lien avec la station « Micropolis » du tramway du Grand Besançon, le Pôle d'Echange Multimodal et l'ensemble de l'offre publique de transports en commun ;
- **Réduire l'effet de coupure** que représente la RN57 entre le quartier de Planoise, relativement enclavé, le parc des expositions Micropolis et le centre-ville de Besançon ;
- **Réduire le relatif enclavement du quartier des Vallières** (où se trouvent la polyclinique, la jardinerie, un hôtel et deux lycées) qui ne dispose que d'une entrée directe à partir du giratoire de Planoise ;
- **Améliorer la desserte de la zone d'activité de Terre Rouge ;**
- **Améliorer la desserte et la lisibilité de la ligne de transport en commun Ginko n°4 au niveau du Nord de Planoise** (ligne structurante Est-Ouest reliant Châteaufarine aux Orchamps, passant par la route de Dole et le Centre-Ville)
- **Améliorer l'accès à la station d'épuration de Port Douvot** pour les camions citernes, qui impose aujourd'hui des itinéraires peu adaptés, par des voies étroites et habitées à l'Ouest de la RN57 ;

- **Assurer la continuité des cheminements doux** (vélo, marche à pied), en particulier au Nord et au Sud, leur connexion avec les aménagements existants et **créer de nouveaux franchissements de la RN57.**

■ **Améliorer l'insertion de l'infrastructure dans son environnement**

La zone dans laquelle s'insère le projet est caractérisée par une forte urbanisation, mais aussi par la présence d'un patrimoine naturel remarquable, à proximité des habitations, et même au cœur du bâti avec le site des collines et la vallée du Doubs.

Les sensibilités liées au milieu humain, aux milieux naturels et au paysage concernées par la RN57 ont été caractérisées par un diagnostic de l'environnement.

Les principaux objectifs à remplir par le projet sur cette thématique sont les suivants :

- Protéger les riverains des nuisances sonores le long de la RN57 ;
- Contribuer à la réduction des émissions de polluants d'origine routière à l'échelle de l'agglomération ;
- Limiter l'imperméabilisation des sols ;
- Protéger les ressources en eau, souterraine et superficielle en collectant et en traitant les eaux de chaussée ;
- Minimiser l'impact du projet sur le cours d'eau et les berges du Doubs, ainsi que sur la zone rouge (zone inondable) du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) du Doubs central ;
- Préserver les milieux naturels et la biodiversité des secteurs traversés et améliorer la transparence écologique de l'infrastructure ;
- Mettre en scène le paysage, marqué par un relief accentué et une succession de collines aux formes caractéristiques et par la présence de la vallée du Doubs.



FIGURE 1 : LA RN57 ENTRE LA PARTIE « COLLINES » ET LA VALLEE DU DOUBS, VUE DEPUIS LA COLLINE DE PLANOISE (SOURCE : DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTE)

2.2 PRESENTATION GENERALE DU PROJET

2.2.1 UNE AUGMENTATION DE CAPACITE DE LA RN57 RAISONNEE

Le projet prévoit la mise à 2 × 2 voies de la RN57 sur la section « Boulevards-Beure », avec la mise aux normes de sécurité de l'ensemble des échangeurs et la création de bandes d'arrêt d'urgence partout où c'est possible. La vitesse limite autorisée est prévue à 70 km/h, qui paraît être un bon compromis entre le caractère urbain de l'axe, la densité d'échangeurs rencontrés et les contraintes acoustiques et de pollution de l'air. La conception de la nouvelle infrastructure rend par ailleurs impossible le stationnement illicite en bordure de l'aménagement. Les échangeurs ont été conçus pour permettre un écoulement fluide des principaux flux de trafic (notamment ceux de la RN83 à Beure et de la route de Dole) : leur conception est calée sur la structure des flux de trafic.

L'ensemble des usagers motorisés (y compris les véhicules lents) seront admis sur l'infrastructure entre l'échangeur du Champ Melin et les Boulevards. Les cyclistes et les piétons ne pourront y circuler : c'est pour cette raison que des aménagements spécifiques continus, en-dehors de la RN57, sont prévus.

2.2.2 DES COMPLEMENTS DE VOIRIES ROUTIERES POUR FACILITER LES DEPLACEMENTS LOCAUX

Au-delà de l'augmentation de capacité de la RN57, de nouveaux aménagements sont prévus pour répondre aux objectifs définis dans le programme d'aménagement :

- une nouvelle voirie longeant la RN57 permettant de connecter la route de Dole au Boulevard Kennedy, permettant de désenclaver le quartier de Terre Rouge et sa zone d'activité,
- un nouvel échangeur avec le quartier des Vallières (zone de la Polyclinique, des lycées Victor Hugo et Tristan Bernard, de la jardinerie Chrysopolis...), permettant un accès après le giratoire de Planoise et une sortie directe sur la RN57,
- un nouvel accès (entrée et sortie) pour le grand public à Micropolis depuis l'échangeur situé devant le stade Michel Vautrot, permettant de le rendre plus lisible pour les usagers de la RN57, de rapprocher l'accès principal du site du Pôle d'échange Multimodal, du tramway, d'optimiser le remplissage des parkings existants et de maintenir l'utilisation du site pendant l'ensemble des travaux de la RN57,
- un nouvel accès réservé aux poids-lourds à la station d'épuration de Port Douvot depuis la RN57, sans passer par les voiries des quartiers.

2.2.3 DES AMENAGEMENTS DEDIES AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Des voiries et des ouvrages dédiés aux transports en commun sont prévus dans le cadre du projet :

– deux voies réservées aux transports en commun pour la desserte du site de Micropolis : l'une qui relie le giratoire de Planoise à la route de Dole (avec un arrêt situé au plus proche de la nouvelle entrée du site de Micropolis), l'autre qui permet aux transports en commun de sortir de la RN57 pour desservir le Pôle d'échange Multimodal (avec un arrêt également pour le site de Micropolis).

– un ouvrage dédié aux transports en commun et aux modes doux permettant de relier la rue des Flandres Dunkerque à la route de Dole, permettant une nette amélioration de la desserte du nord du quartier de Planoise, du temps de parcours (évitement de la congestion de la route de Dole) et de la lisibilité de la ligne 4 « Chateaufarine ↔ Pôle Orchamps » (réunion des arrêts « Flandres » qui sont actuellement dissociés, implantation d'un arrêt supplémentaire au bout de la rue de Flandres Dunkerque, au plus proche du bassin de population).

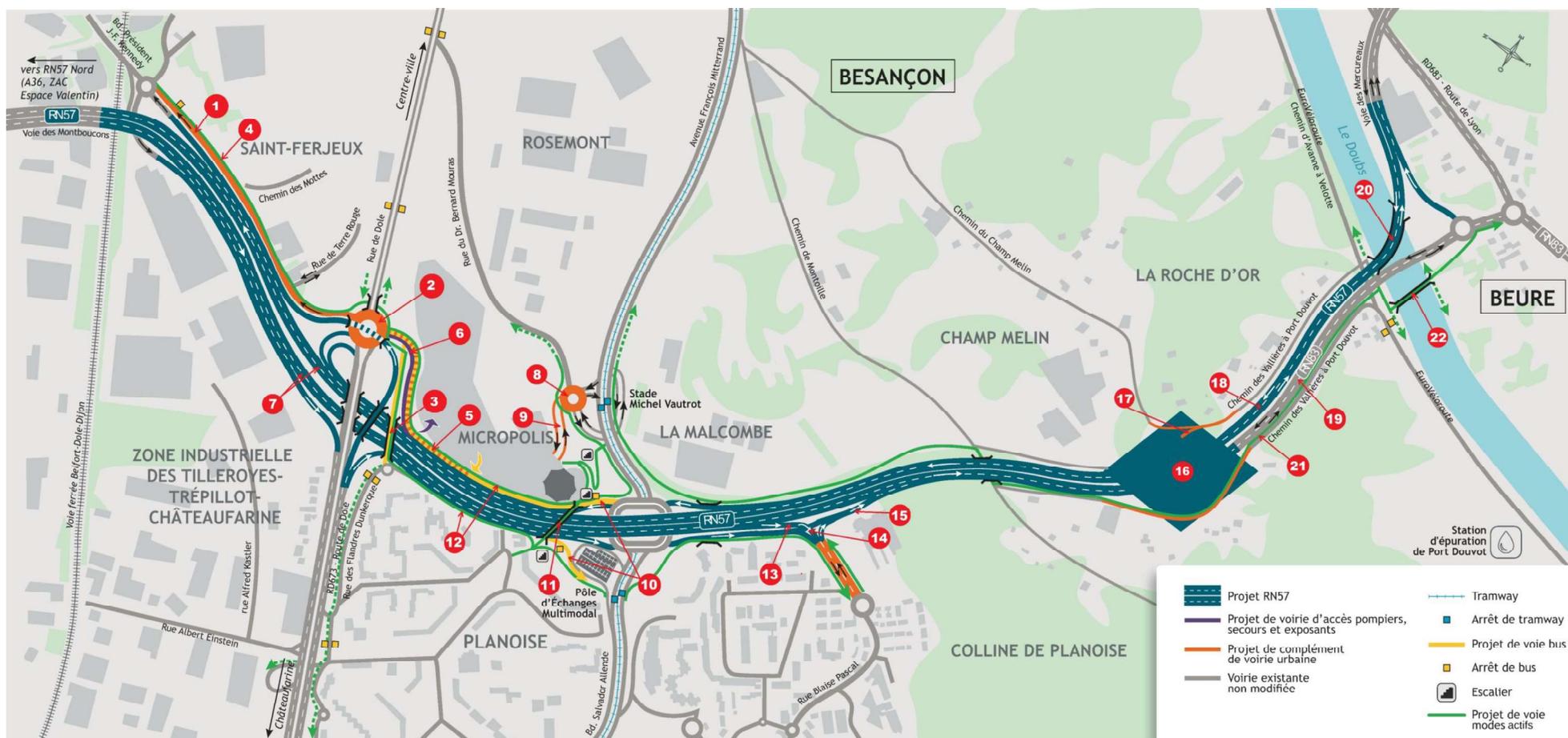
2.2.4 DES AMENAGEMENTS DEDIES AUX MODES DOUX

Le développement des mobilités douces dans le cadre du projet était un objectif fort du programme d'aménagement « de et autour de la RN57 » dans la mesure où l'axe Nord-Sud est un itinéraire structurant du schéma cyclable de l'agglomération. Ainsi, des voies modes doux continues, sécurisées et connectées aux aménagements existants sont prévues dans le cadre du projet : cela représente un linéaire de près de 6,3 km d'aménagement avec séparation des cyclistes et des piétons, 2 ouvrages de franchissement de la RN57 (au niveau de la rue des Flandres Dunkerque et au niveau de Micropolis), un passage sous la route de Dole, et un ouvrage franchissant le Doubs.

L'ouvrage de franchissement de la RN57 dédié aux transports en commun et aux modes doux était un objectif important du programme d'aménagement, permettant d'une part de rapprocher les habitants de Planoise des commerces situés sur la route de Dole (commerces alimentaires en particulier) et d'autre part de rendre beaucoup plus performante la liaison centre-ville ↔ Ouest de l'agglomération.

L'ouvrage de franchissement de la RN57 au niveau du bâtiment circulaire emblématique de Micropolis dédié aux modes doux permettra quant à lui d'assurer un accès rapide et lisible à la nouvelle entrée de Micropolis depuis le pôle d'échange multimodal, de connecter les deux arrêts de bus de part et d'autre de la RN57, et de permettre aux habitants de Planoise de se rendre facilement à Micropolis, mais aussi aux installations sportives de la Malcombe et à l'avenue François Mitterrand, la liaison étant très directe.

Le plan général du projet en page suivante présente ces différents aménagements.



SAINT-FERJEUX

- 1 Nouvelle voie reliant la Route de Dole au giratoire de l'Amitié
- 2 Nouveau giratoire créé sur la Route de Dole
- 3 Nouvel ouvrage de franchissement de la RN57 réservé aux bus et aux modes actifs
- 4 Voie modes actifs en site propre entre le giratoire de la Route de Dole et le giratoire de l'Amitié
- 5 Nouvelle voie permettant une sortie de Micropolis vers le giratoire de la Route de Dole
- 6 Nouvelle voie permettant un accès direct au site de Micropolis pour les secours, les pompiers et les exposants depuis la Route de Dole
- 7 RN 57 à 2x2 voies

MICROPOLIS

- 8 Nouveau giratoire et nouvelle voie d'accès à Micropolis
- 9 Nouvelle entrée principale de Micropolis
- 10 Voies réservées aux bus et arrêts desservant Micropolis et le Pôle d'Échanges Multimodal
- 11 Passerelle pour les modes actifs franchissant la RN57 et permettant de relier Planoise à Micropolis et à la Malcombe
- 12 Voies modes actifs de part et d'autre de la RN57

QUARTIER DES VALLIÈRES

- 13 Nouvelle bretelle d'accès direct au quartier des Vallières depuis la RN57
- 14 Nouveau carrefour Rue Blaise Pascal
- 15 Nouvelle bretelle de sortie vers Beure

ÉCHANGES ENTRE LA RN57, LA RN83 ET LA ROUTE DE LYON

- 16 Nouvel échangeur créé au Champ Melin
- 17 Accès au Chemin des Vallières à Port Douvot pour les camions se rendant à la station d'épuration
- 18 Nouvelle section de RN57 à 2x1 voie
- 19 Section à 2x1 voie existante devenant la RN83
- 20 Nouveau viaduc franchissant le Doubs
- 21 Voie modes actifs aménagée en site propre sur le Chemin des Vallières à Port Douvot
- 22 Nouvelle passerelle modes actifs franchissant le Doubs

PLAN GENERAL DU PROJET (SOURCE : DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTE – JUIN 2022)

3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE BESANCON

Le projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure a fait l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Besançon, qui ne permettent pas sa réalisation en l'état, doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

3.1 PRESENTATION DU PLU DE BESANCON

Le PLU de Besançon actuellement opposable est le document approuvé en date du 5 juillet 2007.

Sa dernière modification (modification n°10) date du 30 janvier 2020.

Sa dernière mise à jour (mise à jour n°21) date également du 30 janvier 2020.

3.2 PRINCIPES GENERAUX

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU, dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durable, orientation d'aménagement, servitudes, règlement, documents graphiques (plan de zonage) et liste des emplacements réservés.

La mise en compatibilité se traduit principalement par :

- la **modification du plan de zonage** :
 - création/modification d'emplacements réservés pour le projet et ses aménagements connexes dont le bénéficiaire sera l'État ;
 - suppression/modification d'emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé destiné au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet d'achèvement du contournement de Besançon ;
 - déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans l'emplacement réservé.
- la **mise en compatibilité des règlements** de zones recoupées par l'emplacement réservé. Elle porte sur les dispositions qui ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;
- la **modification de la liste des emplacements réservés** avec ajout du nouvel emplacement réservé et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

L'emprise de l'emplacement réservé correspond à la bande dite de déclaration d'utilité publique (bande DUP).

Des excroissances sont prévues pour les installations particulières (bases travaux, échangeurs) et pour permettre la réalisation des rétablissements de voiries en gardant une certaine souplesse pour les mises au point résultant des études détaillées à mener dans les phases ultérieures.

Après mise en service de la dernière section du contournement de Besançon, les terrains non utilisés feront l'objet d'une suppression des emplacements réservés.

C'est pour garder une certaine souplesse pour la mise au point finale du projet que les espaces boisés classés sont déclassés dans la bande de DUP. Pour autant, la préoccupation de limitation des emprises et des défrichements au strict nécessaire, demeure. Les espaces boisés non concernés en définitive par l'aménagement pourront être classés à nouveau.

Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du Code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur. Cet arrêté sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme (procédure réservée à la mise à jour des annexes du PLU).

3.3 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation sert de base à la définition des choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), les orientations d'aménagement et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

Cette pièce du Plan Local d'Urbanisme, non opposable, s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Elle justifie les objectifs mentionnés dans le PADD au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

En page 15 du rapport de présentation, la voie de contournement de Besançon est mentionnée comme devant participer au renforcement du rayonnement et de l'attractivité de la ville et de son agglomération :

« C'est ainsi qu'en étant plus accessible et plus dynamique, la ville, qui concentre la majorité des activités économiques et des emplois de l'agglomération, participe au renforcement du rayonnement et de l'attractivité de cette dernière. L'organisation des infrastructures de transport comme l'accueil du TGV Rhin-Rhône et la voie de contournement, ainsi que l'aménagement et la structuration des pôles économiques comme celui de TEMIS, renforcent le rôle de capitale régionale et le rayonnement de Besançon et de son agglomération. »

Le projet d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure, étant la dernière section à aménager du contournement de Besançon par la RN57, est donc compatible avec le rapport de présentation du PLU.

Pour autant, le rapport de présentation devra être complété avec un résumé non technique des aménagements prévus dans le cadre du projet d'aménagement ainsi que des éléments de contexte relatifs aux modifications introduites dans le règlement.

3.4 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes.

Le PADD de Besançon affirme la volonté d'une ville dynamique, équilibrée, solidaire et durable, plaçant l'homme au cœur du projet. Ce dynamisme implique que l'agglomération bisontine accroisse son attractivité et son rayonnement. Pour cela :

- Besançon doit conforter sa position de capitale régionale ;
- l'agglomération doit s'inscrire dans un réseau d'échanges européens ;
- conforter une offre d'équipements structurants ;
- développer l'offre d'accueil des entreprises et des emplois.

Pour cela, le PADD de Besançon s'organise autour de six grandes orientations :

- Besançon, Capitale régionale au cœur d'un réseau national et international ;
- une ville dynamique pour un développement équilibré ;
- des logements pour tous ;
- des quartiers où il fait bon vivre ;
- un environnement préservé et valorisé ;
- des modes de déplacements diversifiés en faveur d'une mobilité améliorée.

La voie de contournement de Besançon est mentionnée à plusieurs reprises dans le PADD. Elle doit contribuer directement (en tant qu'infrastructure) et indirectement (en tant qu'élément d'accompagnement du développement urbain) au développement et au rayonnement de l'agglomération bisontine. Elle doit contribuer également aux objectifs de ce document par les aménagements favorables aux transports en commun et aux modes doux qui lui sont associés.

Le projet d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure, étant la dernière section à aménager du contournement de Besançon par la RN57, est donc compatible avec le projet d'aménagement et de développement durable du PLU de Besançon.

3.5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE ZONAGE ET LE REGLEMENT ASSOCIE

Selon l'article L.151-8 du Code de l'urbanisme : « Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L.101-1 à L.101-3. »

Article L.152-1 : « L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

Au regard de l'opération envisagée, une attention particulière est portée quant aux libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisations du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol autorisées sous conditions.

En effet, en matière d'occupations et afin d'éviter toute ambiguïté, la mise en compatibilité porte sur l'autorisation des constructions, installations et aménagements, y compris les mesures en faveur de l'environnement, liés à la réalisation et au fonctionnement de l'infrastructure, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol induits.

Le nouvel emplacement réservé recoupera les zonages suivants, définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU de Besançon :

■ Zones urbaines :

- la zone **UB2** : correspond aux quartiers de première extension de la ville hors des fortifications et à l'abond des artères principales ;
- la zone **UG** : correspond à des secteurs accueillant des équipements publics structurants ou d'intérêt collectif ;
- les zones **UZP-A** et **UZP-B** : correspondent à la ZAC de Planoise. Le secteur UZP-A est un secteur urbain regroupant des activités tertiaires et commerciales (privées ou publiques) des équipements collectifs et de l'habitat collectif. Le secteur UZP-B est un secteur destiné à l'habitat collectif et intermédiaire où peuvent être autorisés des activités artisanales, commerciales, des équipements publics et sanitaires et des équipements de loisirs.

■ Zones agricoles :

- la zone **A** : correspond aux secteurs à protéger en fonction de la richesse des terres et des activités agricoles qui s'y exercent. Les zones A permettent de maintenir la cohérence de l'espace agricole et de confirmer la vocation des espaces dédiés aux formes d'agriculture spécialisées.

■ Zones naturelles :

- la **zone N** : correspond aux espaces à caractère naturel à mettre en valeur et à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels et des paysages ;
- la **zone NH** : correspond à des secteurs de taille et de capacité d'accueils limités dans lesquels des constructions peuvent être autorisées ;
- la **zone NL** : correspond à des secteurs dans lesquels les constructions et équipements de loisirs, de sports, de culture, ainsi que les équipements collectifs peuvent être autorisés, de même que des équipements en lien avec la protection de l'environnement. Il s'agit des secteurs des Forts dont il y a lieu de prévoir la requalification. Il s'agit également de secteurs d'accompagnement des infrastructures.

Le projet d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure entre dans le cadre des occupations autorisées dans toutes les zones.

Cas particulier d'une construction en zone N (chemin des Vallières à Port Douvot)

Le projet impacte une maison d'habitation située chemin des Vallières à Port Douvot, laquelle sera acquise par l'État afin de pouvoir réaliser les travaux.

Le propriétaire de cette maison souhaite reconstruire sa maison en fond de parcelle (ce secteur n'étant pas impacté par les travaux). Or son terrain est situé en zone N, non constructible. Le règlement du PLU ne lui permet donc pas la réalisation de cette construction.

Au titre d'une mesure compensatoire, la construction sera rendue possible sans modifier le zonage N, mais en définissant un secteur de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) à cet endroit.

3.6 EMBLEMENTS RESERVES

Le projet d'aménagement de la RN57 est inscrit en emplacement réservé (ER) au PLU de Besançon. L'emplacement réservé correspondant, ER n°296 (« Voie de contournement »), ne correspond toutefois pas dans son intégralité aux emprises nécessaires à la réalisation du projet. **Cet emplacement réservé n°296 doit donc être modifié.**

Par ailleurs, le projet intercepte les emplacements réservés suivants :

- l'ER n°2 : élargissement du chemin d'Avance à Velotte (12 m) -> destinataire : Ville de Besançon ;
- l'ER n°15 : élargissement du chemin du Champ Melin (8 m) -> destinataire : Ville de Besançon ;
- l'ER n°26 : élargissement du chemin de la Combe Portier (5 m) -> destinataire : Ville de Besançon ;
- l'ER n°31 : élargissement du chemin de Cras Rougeot (8-10 m) -> destinataire : Ville de Besançon ;
- l'ER n°57 : élargissement du chemin des Journaux (8-12 m) -> destinataire : Ville de Besançon ;
- l'ER n°66 : élargissement du chemin de Montoille (10 m) -> destinataire : Ville de Besançon ;
- l'ER n°68 : élargissement du chemin de Muenot (6 m) -> destinataire : Ville de Besançon ;
- l'ER n°119 : réservation pour jardins familiaux – chemin de Montoille -> destinataire : Ville de Besançon ;
- l'ER n°278 : antenne Kastler -> destinataire : État ;
- l'ER n°643 : élargissement de la rue du Docteur Mouras (10 m – plate-forme variable) : -> destinataire : Ville de Besançon ;
- l'ER n°927 : élargissement du chemin du Fort de Planoise (10 m) -> destinataire : Ville de Besançon.

Ces emplacements réservés seront réduits en emprise.

3.7 ESPACES BOISES CLASSES

La bande de DUP du projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure intercepte deux secteurs inscrits en espaces boisés classés (EBC) : ces deux secteurs d'espaces boisés classés seront réduits respectivement de 327 m² et 885 m². Ces surfaces seront déclassées dans le cadre de la mise en compatibilité.

3.8 CONCLUSION SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE BESANCON

Le projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure ne présente pas d'incompatibilité avec le règlement du PLU de Besançon.

Le plan de zonage doit toutefois être modifié. En effet, l'emplacement réservé pour la voie de contournement (ER n°296) doit être ajusté localement, afin de se conformer aux emprises nécessaires à la réalisation du projet.

Les autres emplacements réservés, interceptés par le projet, doivent également être modifiés, afin de ne pas interférer avec l'emplacement réservé dédié à la voie de contournement.

La liste des emplacements réservés doit être modifiée en conséquence.

Par ailleurs, deux secteurs actuellement inscrits en espaces boisés classés au plan de zonage sont à déclasser puisqu'ils sont interceptés par la bande de DUP du projet.

Enfin, afin de permettre la construction d'une maison d'habitation en fond de parcelle, au titre d'une mesure compensatoire relative à l'acquisition d'une maison d'habitation par l'État pour la réalisation du projet, un secteur de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) sera créé au sein de la zone N dans le secteur du chemin des Vallières à Port Douvot.

4. DISPOSITIONS PROPOSEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BESANCON

4.1 RAPPORT DE PRESENTATION

4.1.1 DOSSIER 1.3 : PARTI D'AMENAGEMENT ZONAGES ET REGLEMENTS

Le chapitre 3 « Dispositions particulières et servitudes » du dossier « 1,3 : Parti d'aménagement zonages et règlements » devra être complété par le paragraphe suivant :

3.15. Le STECAL N1

Dans le cadre du projet d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre « Les Boulevards » et Beure, une maison d'habitation située chemin des Vallières à Port Douvot doit être détruite. A titre de mesure compensatoire, et dans le contexte spécifique où le propriétaire de cette maison souhaite reconstruire son habitation en fond de parcelle dans un secteur qui n'est pas impacté par les travaux, un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) N1 a été créé dans la zone N. Il est limité à l'arrière de la parcelle et ne permet que la reconstruction d'une maison d'habitation.

4.1.2 DOSSIER 1.4 : MISE EN VALEUR ET EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le dossier « 1.4 : Mise en valeur et évaluation environnementale » sera complété d'un paragraphe VIII – Résumé non technique du projet d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure. Le résumé non technique du dossier d'enquête publique sera ainsi inséré dans ce paragraphe.

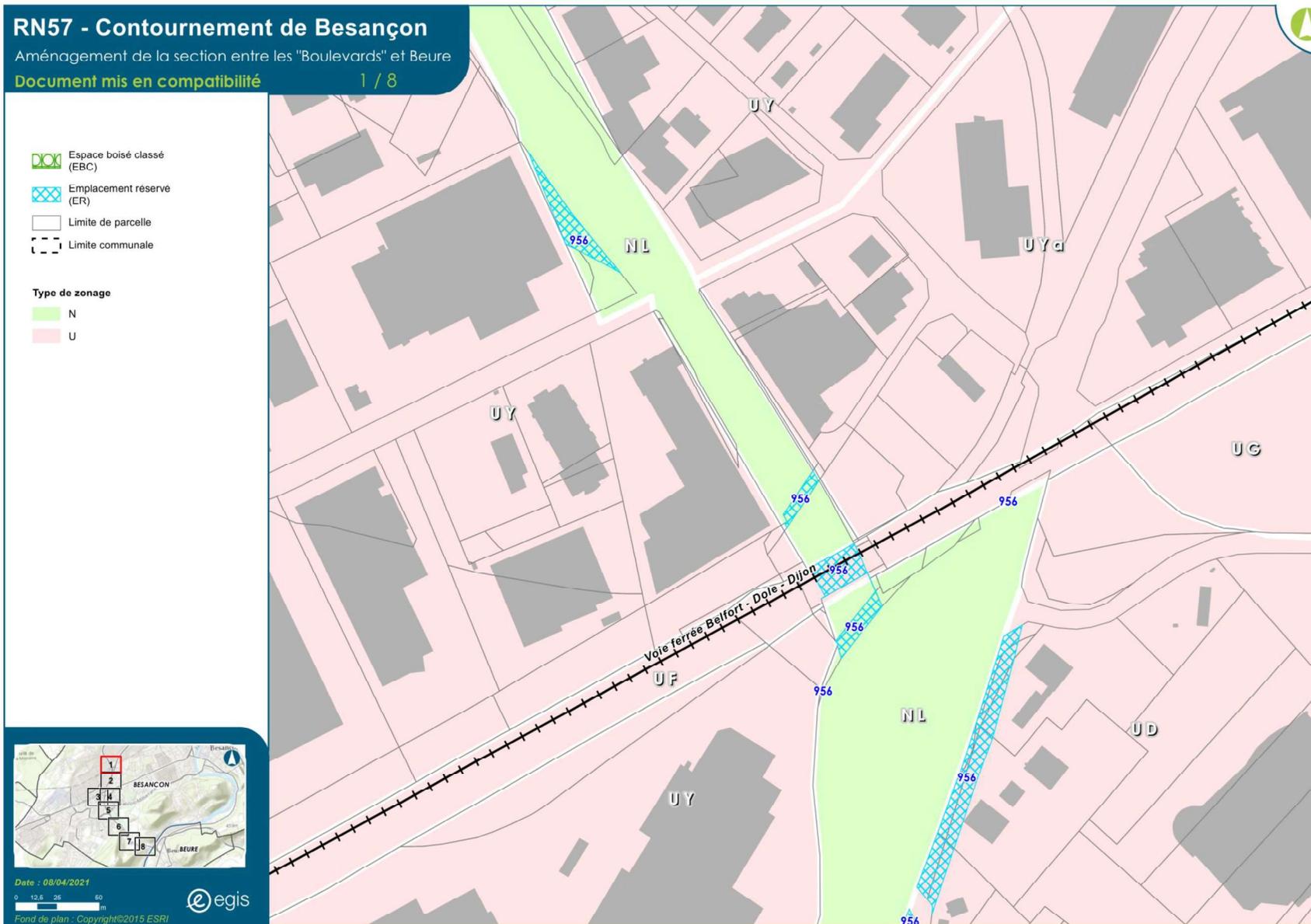
4.2 PLAN DE ZONAGE

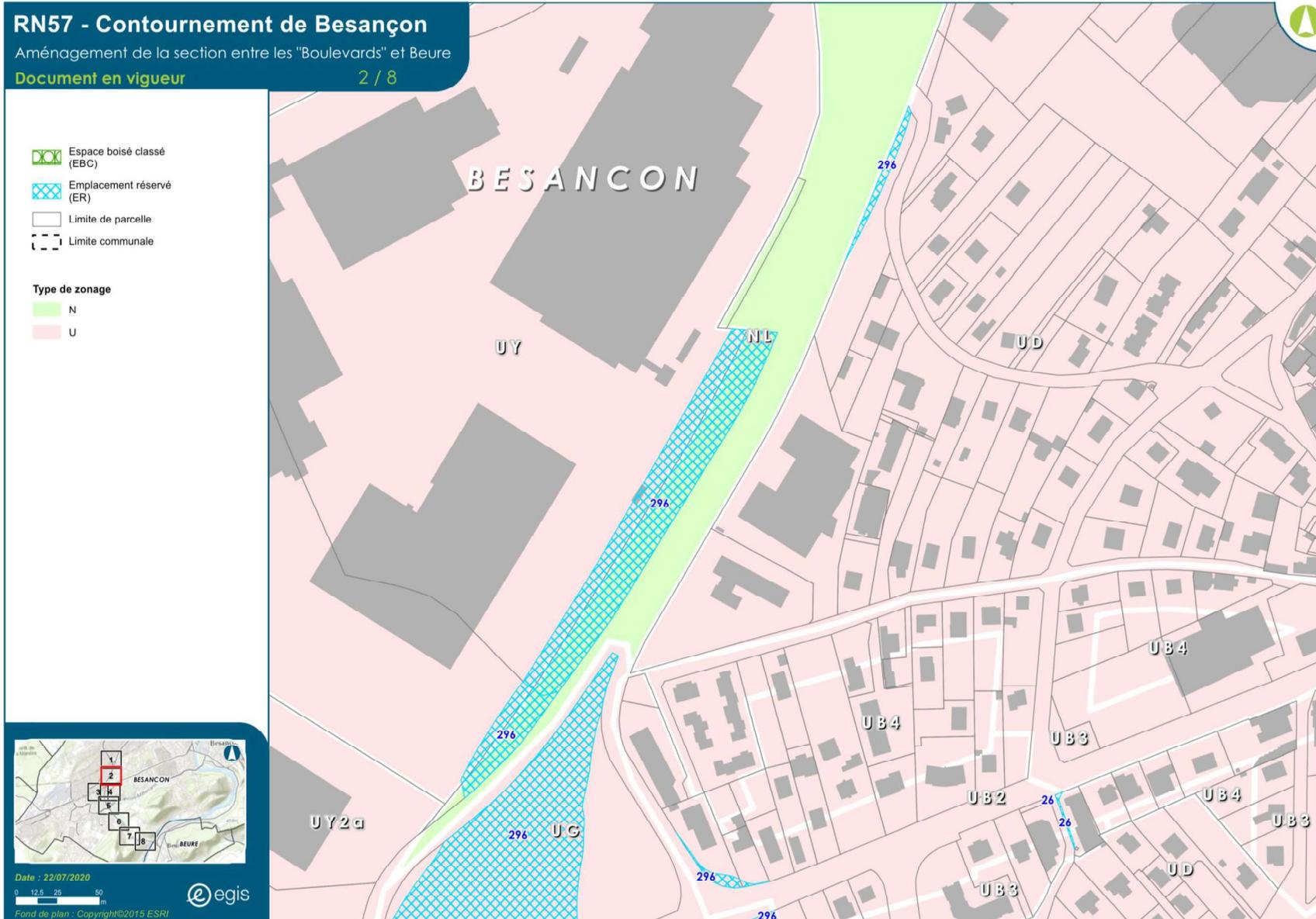
Les planches ci-après présentent :

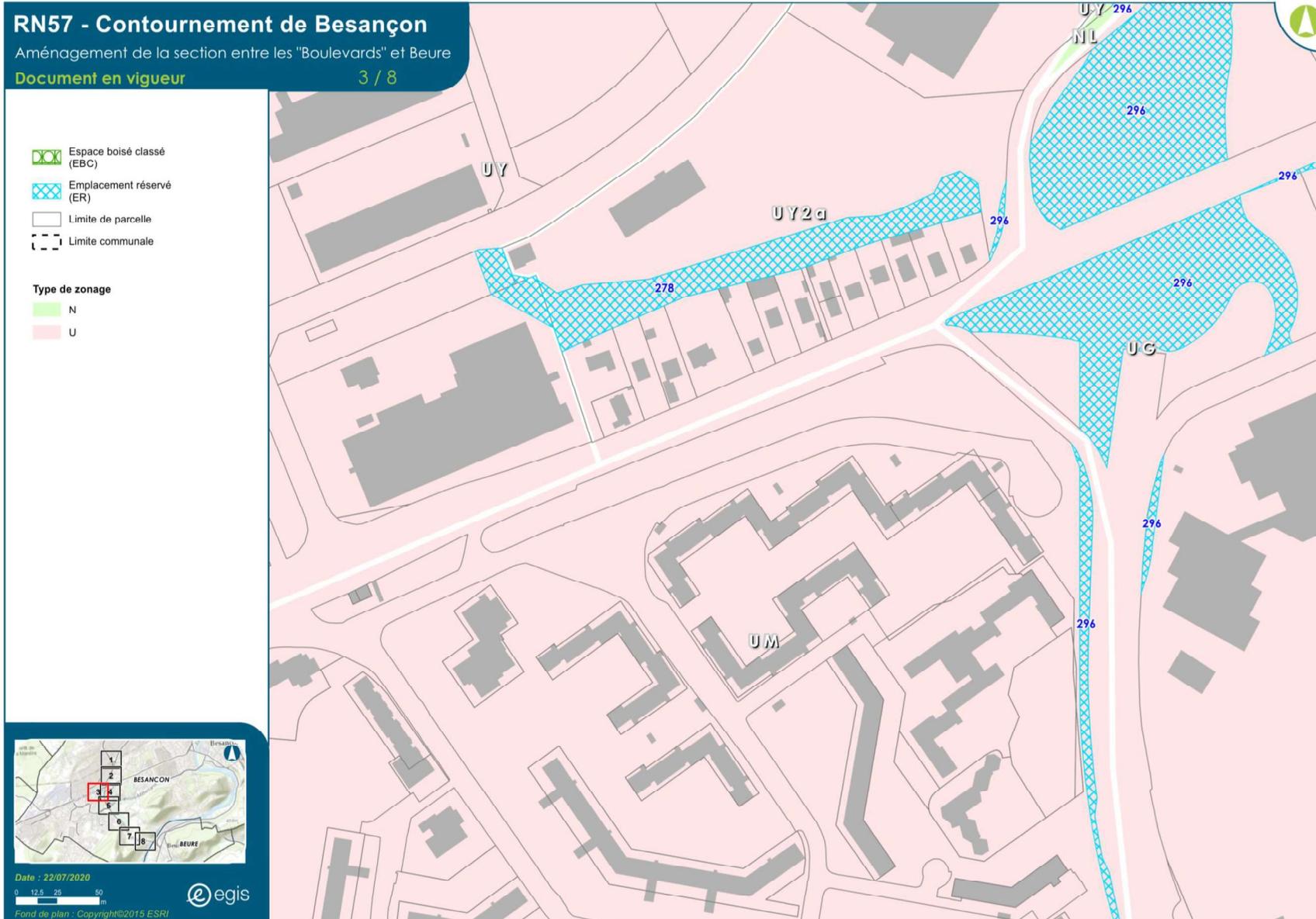
- l'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet d'aménagement de la RN57 avant la mise en compatibilité du PLU ;
- l'extrait du document graphique de zonage concerné par le projet d'aménagement de la RN57 après la mise en compatibilité du PLU. Cette planche fait apparaître :

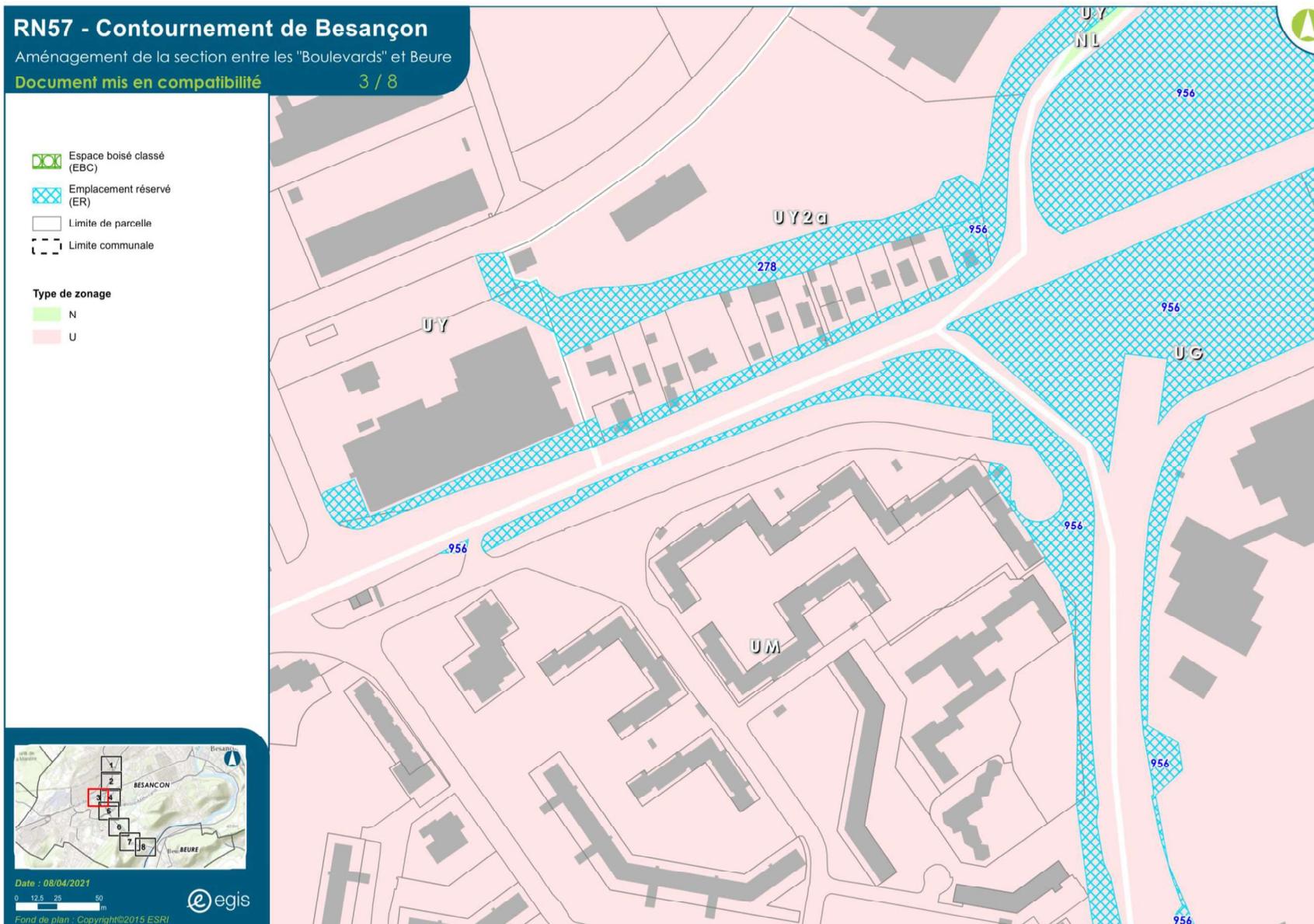
- la suppression de l'emplacement réservé n°296 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°2 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°15 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°26 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°31 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°57 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°66 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°68 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°119 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°278 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°643 ;
- la modification de l'emplacement réservé n°927 ;
- la création de l'emplacement réservé n°956 dédié à la voie de contournement selon la bande de déclaration d'utilité publique associée au projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure ;
- la réduction de deux secteurs d'espaces boisés classés, par d'une part, la suppression de 327 m², et d'autre part, la suppression de 885 m² d'EBC ;
- la délimitation d'un secteur de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) au sein de la zone N, noté N1.

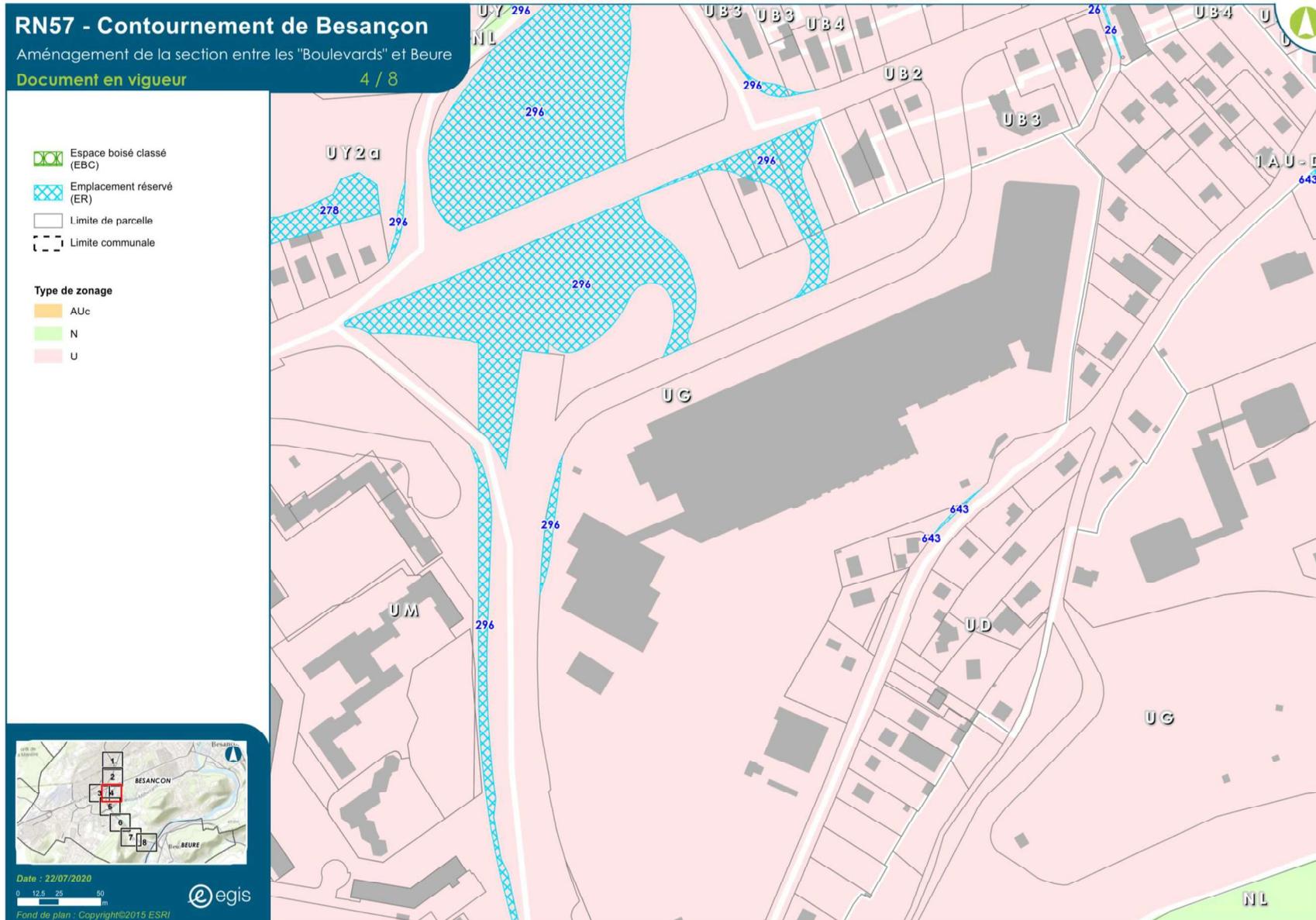
Les planches (avant et après mise en compatibilité) sont présentées en pages suivantes, en vis-à-vis, afin de mieux visualiser les modifications proposées au plan de zonage.



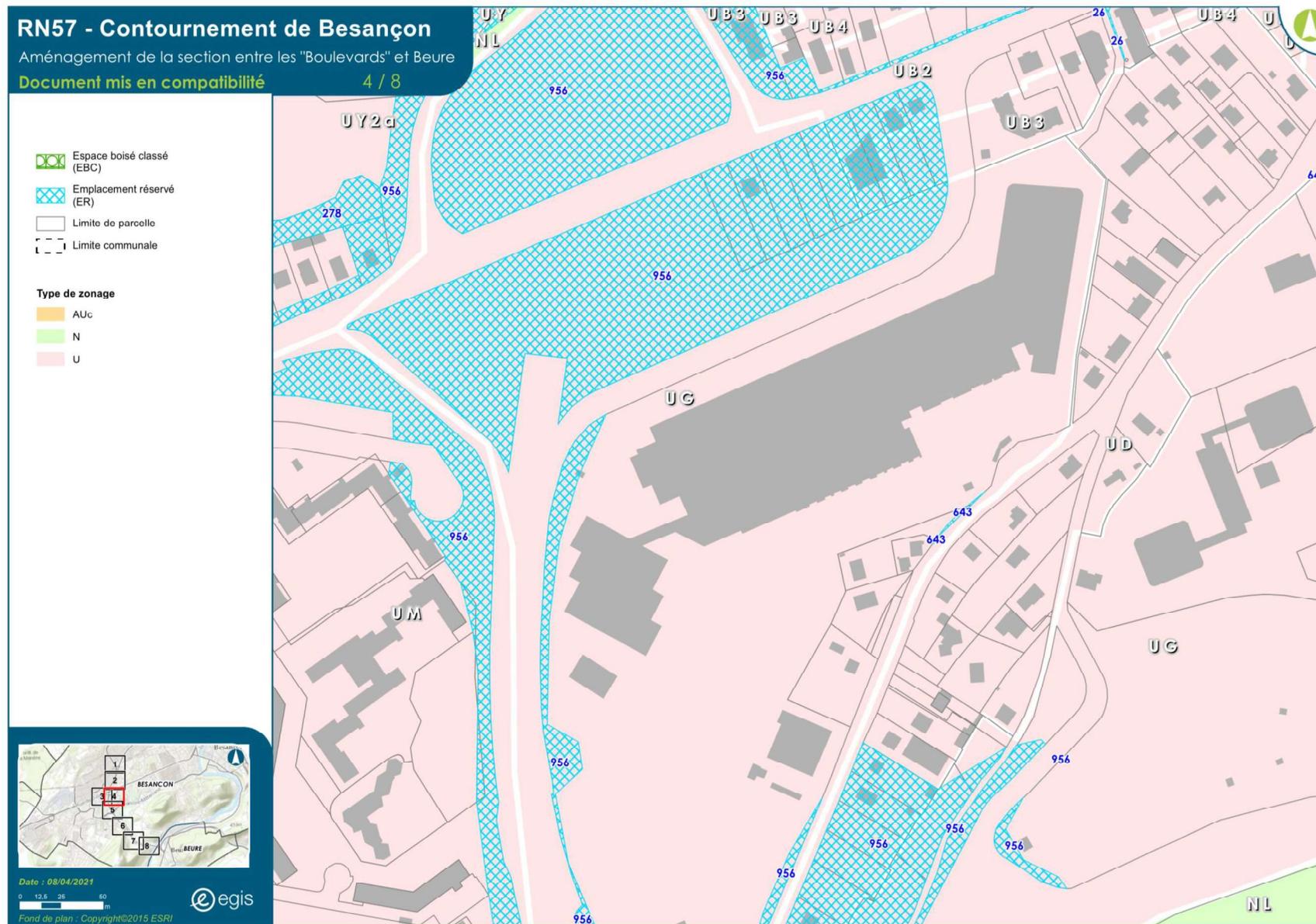


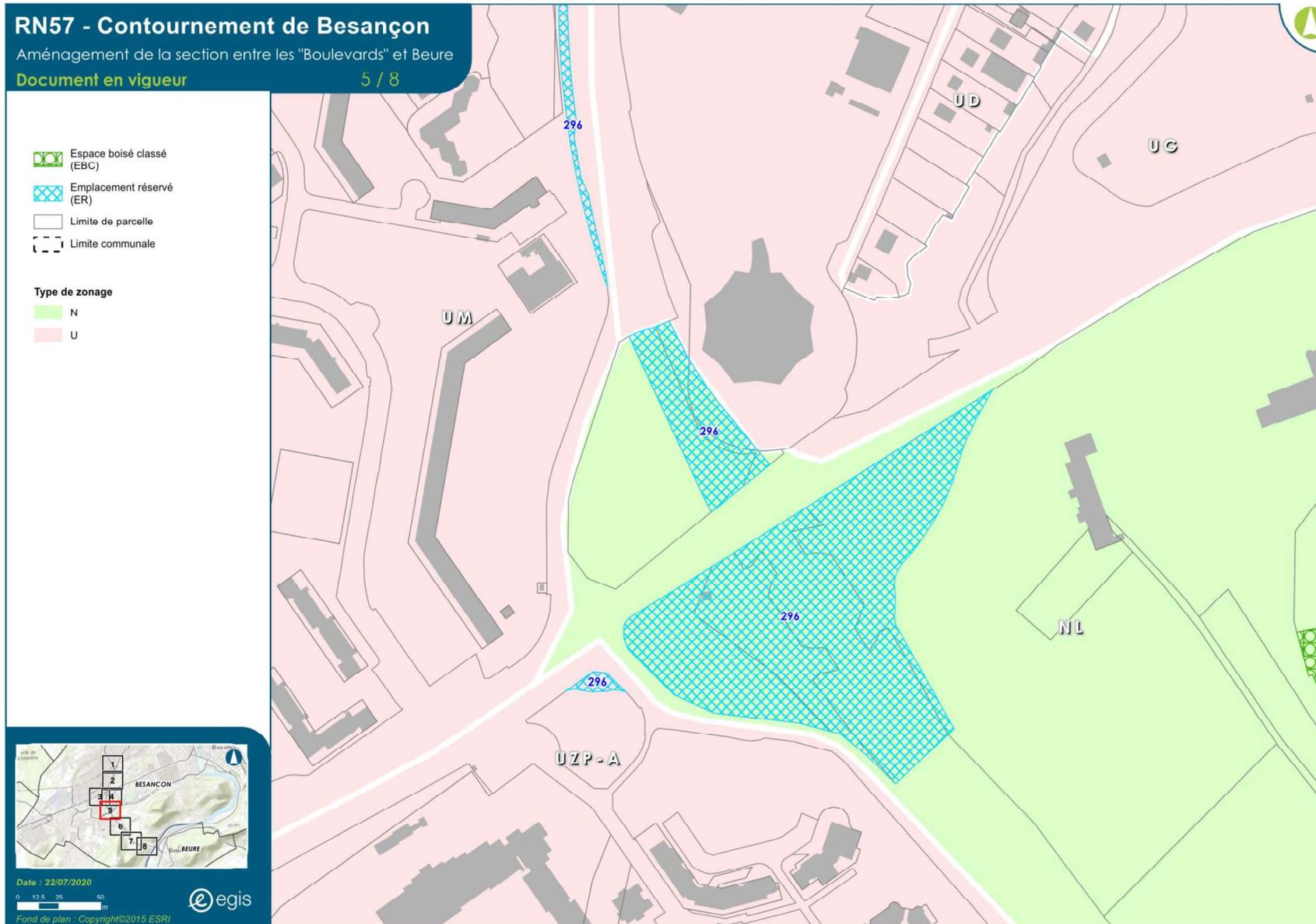


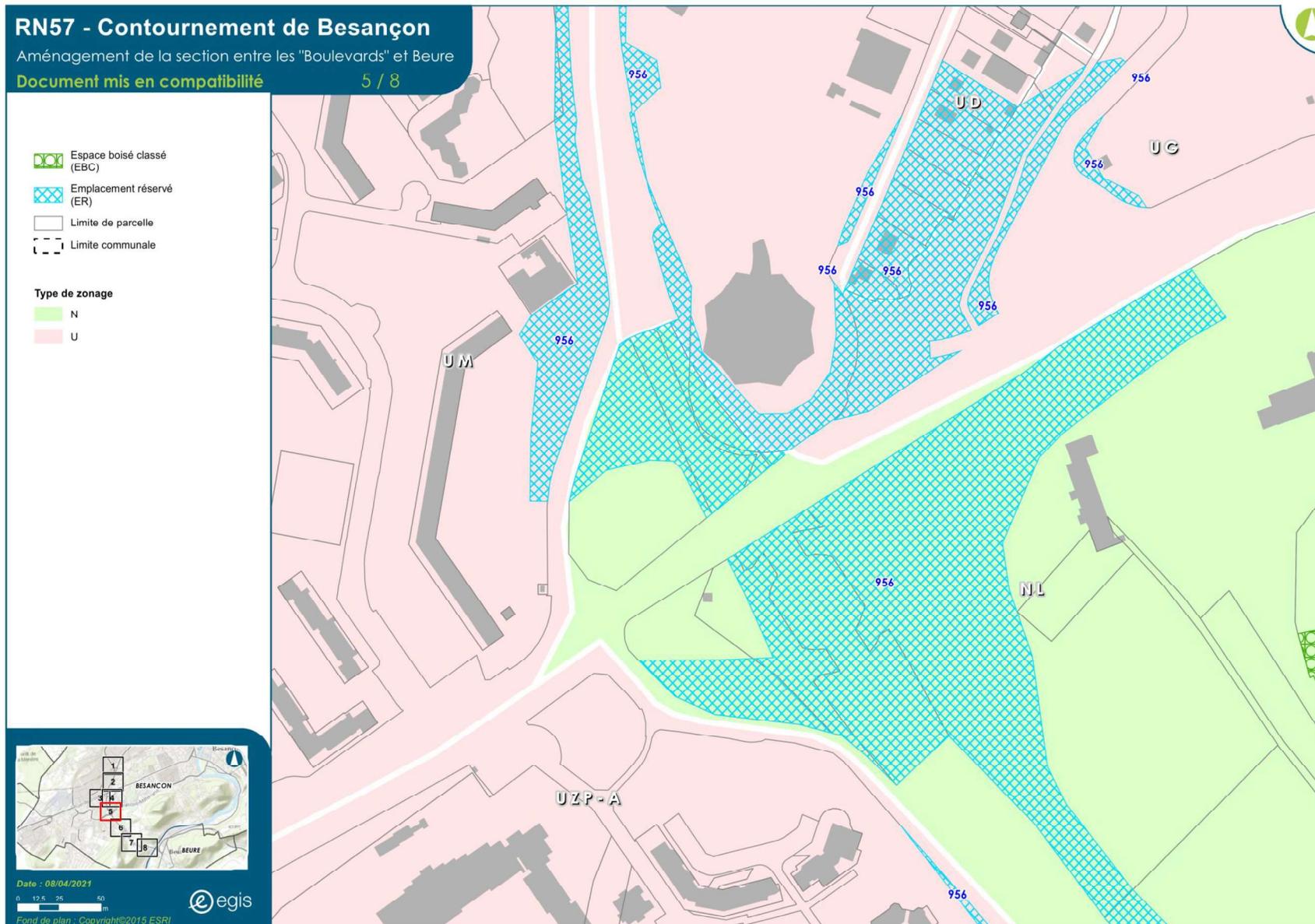


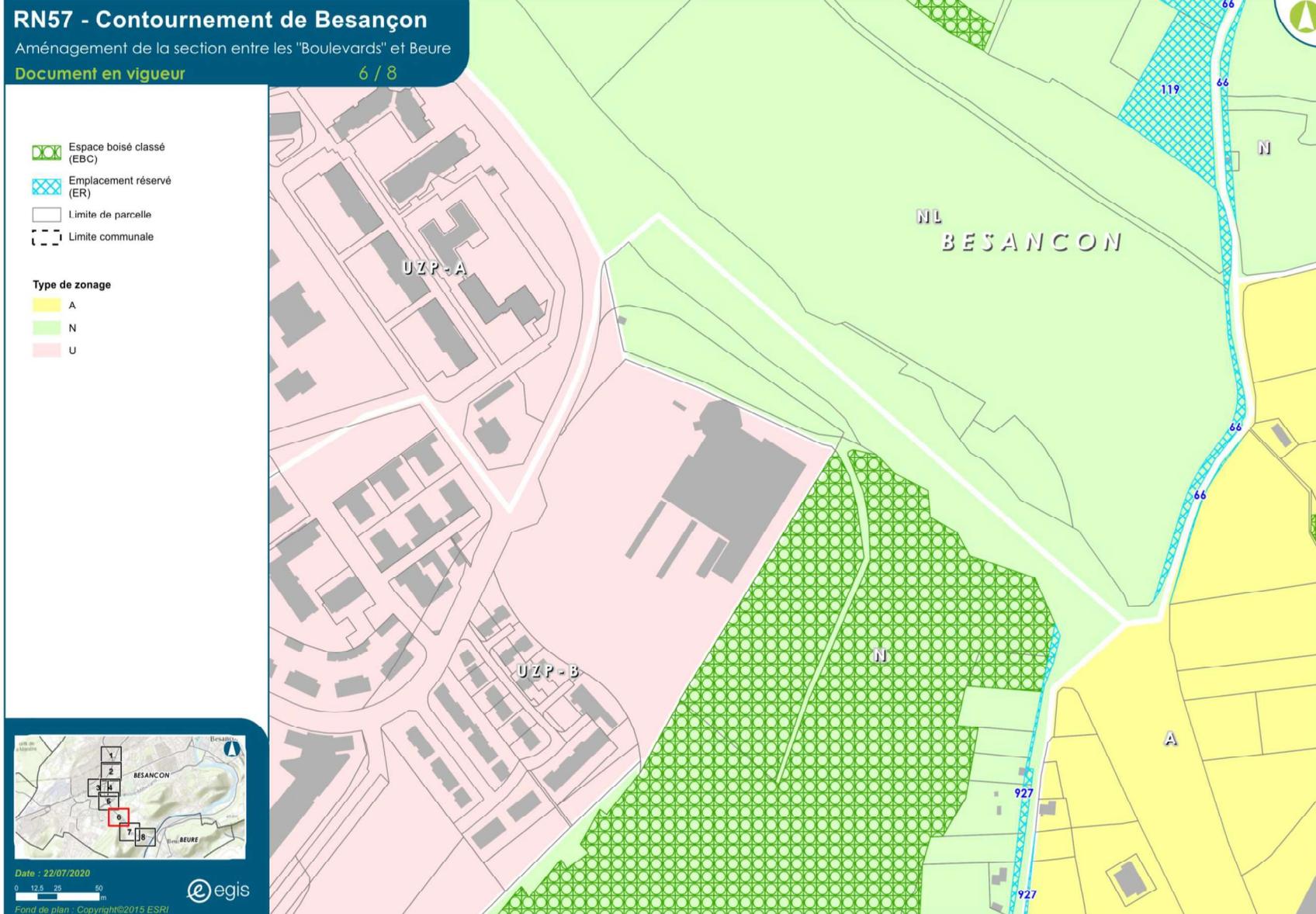


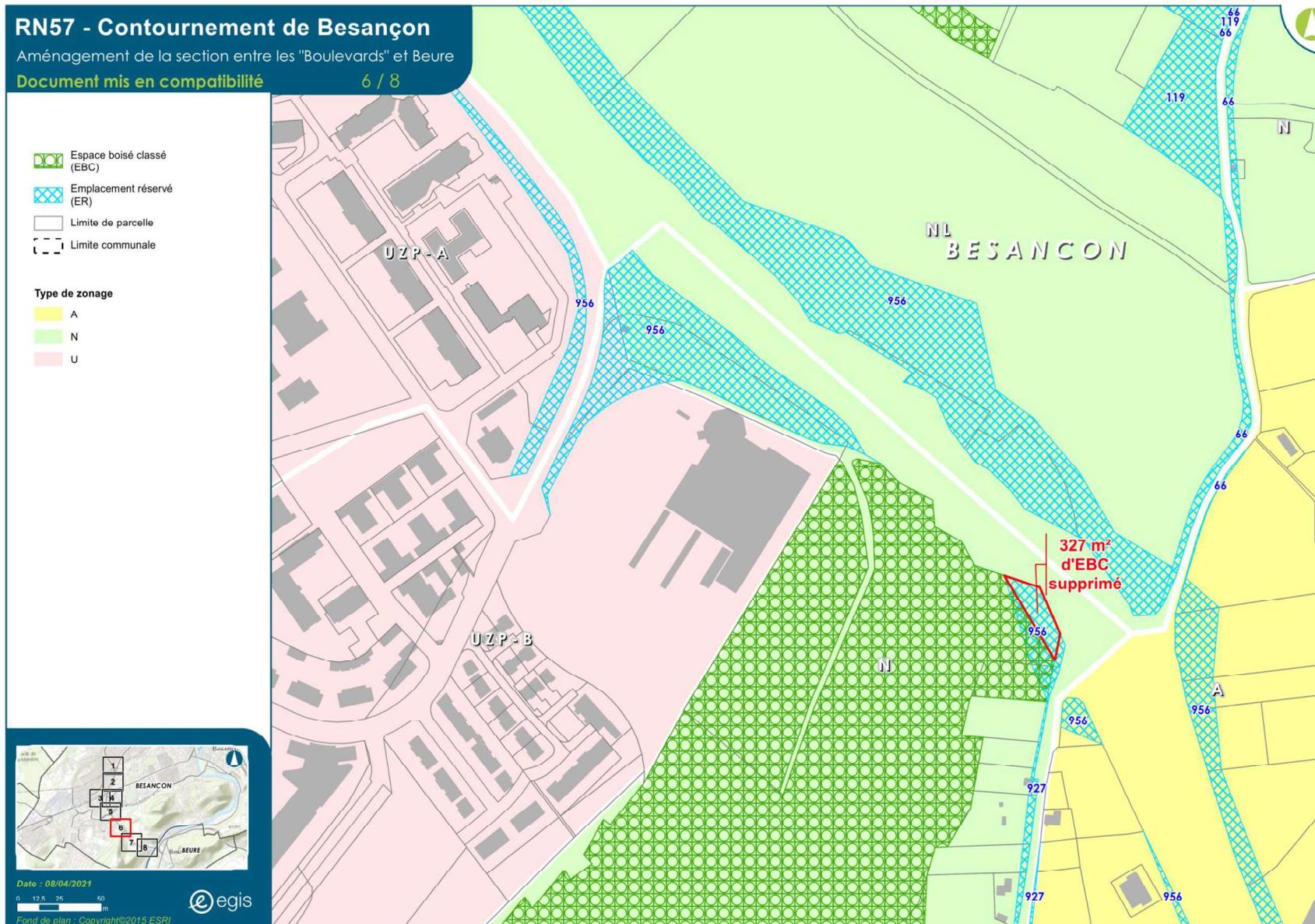
Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Besançon

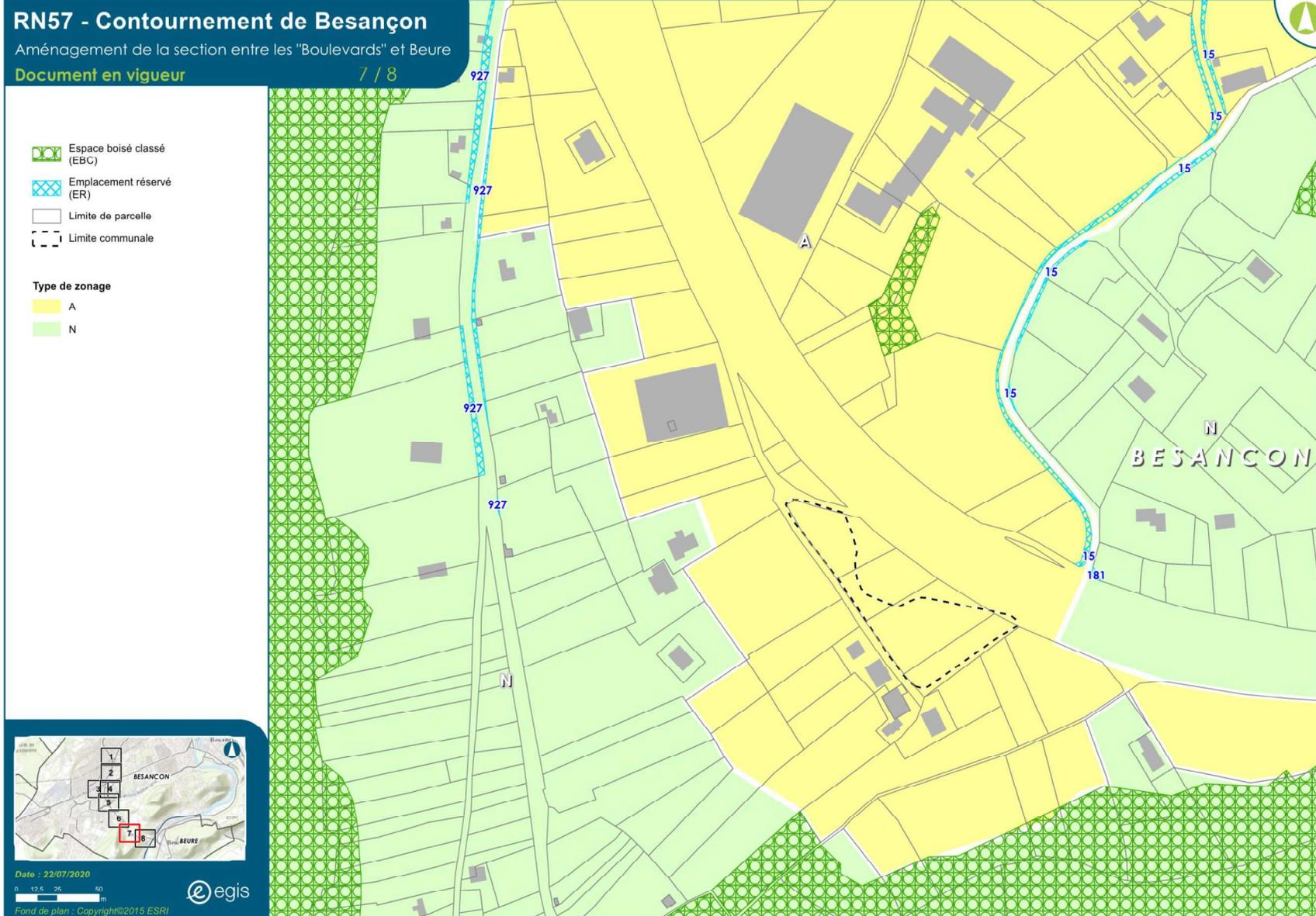








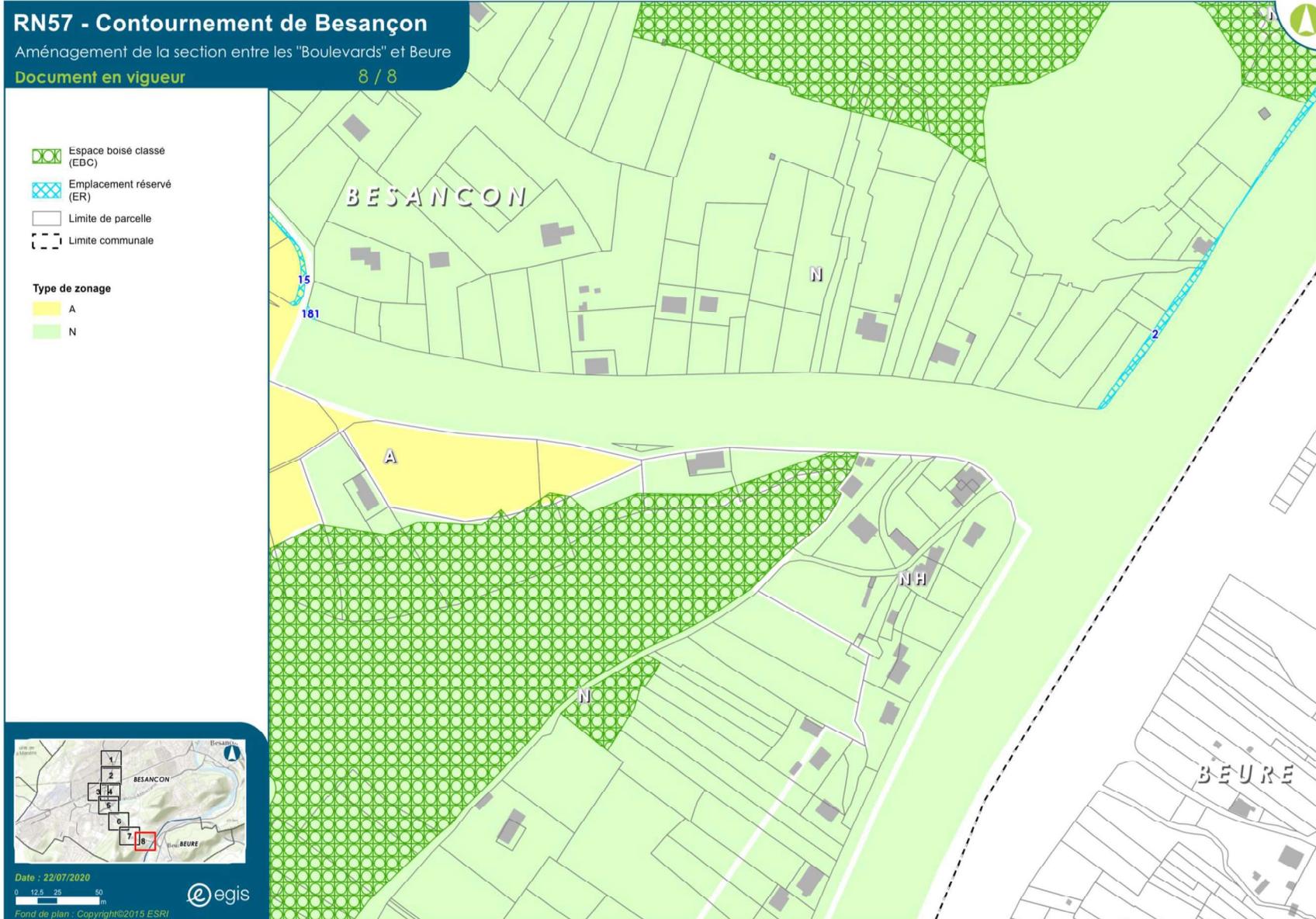


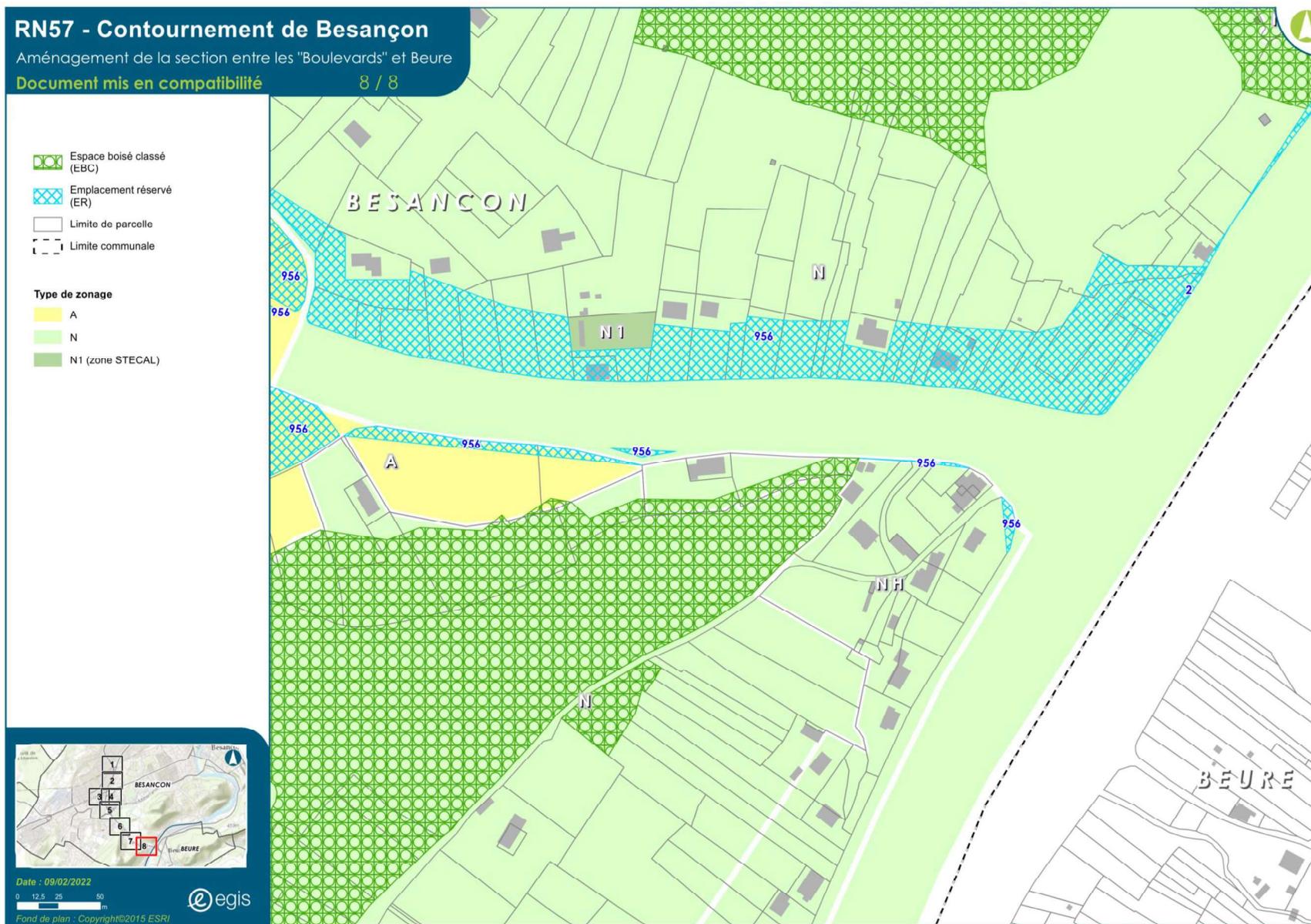


Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Besançon



[Attirez l'attention du lecteur avec une citation du document ou utilisez cet espace pour mettre en valeur un point clé. Pour placer cette zone de texte n'importe où sur la page, faites-la simplement glisser.]





4.3 REGLEMENT PIECES ECRITES

4.3.1 TITRE 1 – DISPOSITIONS GENERALES DU REGLEMENT

L'article 8 : *Lexique* sera à compléter par la définition du « Secteur de taille et de capacité d'accueil limités (STECAL) suivante :

Secteur de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) : secteur situé dans une zone agricole, naturelle ou forestière dans lequel la construction peut être autorisée à condition de ne pas porter atteinte à la préservation des sols agricoles et sylvicoles et à la sauvegarde des espaces naturels (article L151-1 du code de l'urbanisme).

4.3.2 REGLEMENT DE LA ZONE

La mise en compatibilité du PLU de Besançon vise à apporter des modifications au règlement écrit, en ce qui concerne la zone N, pour permettre la construction d'un maison d'habitation au sein d'un secteur de taille et capacité d'accueil limitées (STECAL) nouvellement créé.

Ce secteur est noté **N1** sur le plan de zonage après mise en compatibilité.

Seuls les extraits nécessitant d'être modifiés sont présentés en pages ci-après.

Ils sont disposés en vis-à-vis dans leurs versions en vigueur (avant mise en compatibilité) et après mise en compatibilité.

Les propositions de modifications à apporter lors de la mise en compatibilité sont rédigées **en rouge**.

Extrait du règlement de la zone N – Avant mise en compatibilité

Article N 2 : Occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions

Sont autorisées les occupations et utilisations du sol suivantes :

- En zone N, les travaux d'extension et d'aménagement des constructions existantes à destination d'habitation, à condition qu'elles comportent déjà une surface de plancher destinée à l'habitation à la date d'approbation du PLU, dans la limite de 100% de la surface de plancher existante et d'une surface de plancher totale de 150 m². Cette mesure ne pourra être appliquée qu'une seule fois et sous réserve qu'il n'y ait pas de création de logement supplémentaire ;
- En zone NH, les constructions à destination d'habitation sont autorisées à raison d'un seul bâtiment principal par unité foncière, comportant au maximum 2 logements dans la limite d'une surface de plancher globale de 200 m² ;
- En zone N et NH, la construction des annexes liées à l'habitation dans les conditions de hauteur définies à l'article 10 ;
- En zone NL, les équipements publics et les équipements collectifs, les constructions à destination de loisirs, de sports, de culture ainsi que les constructions à destination d'habitation, d'hébergement hôtelier, de bureau, de commerce, d'entrepôt à condition qu'elles soient liées aux besoins d'un équipement collectif ;
- En zone NL, les travaux d'extension et d'aménagement des constructions existantes à destination d'artisanat ou d'industrie dans la limite de 10 % de la surface de plancher existante à la date d'arrêt du PLU et sous réserve qu'ils soient compatibles avec le voisinage, les infrastructures existantes et autres équipements collectifs ;
- En zone N, NH, les travaux d'extension et d'aménagement des constructions à destination d'hébergement hôtelier, de bureaux, de commerce, d'artisanat, d'industrie et d'entrepôt dans la limite de 10 % de la surface de plancher existante à la date d'arrêt du PLU et sous réserve qu'ils soient compatibles avec le voisinage, les infrastructures existantes et autres équipements collectifs ;
- En zone N et NL, la construction des abris non clos pour animaux dans la limite de 20 m² d'emprise au sol ;
- En zone N, NL et NH, la construction des abris de jardin dans la limite de 12 m² de surface de plancher et d'une hauteur de 3 mètres ;
- En zone N et NL, les aménagements liés à la requalification de la rivière ainsi que les constructions et installations de production hydro-électrique ;
- En zone NL, les équipements de protection phonique sous réserve d'un traitement architectural et paysager ;
- En zone N, la réalisation d'équipement publics et leurs ouvrages d'accompagnement ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement, quel que soit leur classement, sous réserve qu'elles soient compatibles avec le voisinage, les infrastructures existantes et autres équipements collectifs ;
- La reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit depuis moins de 10 ans, dès lors que ce dernier a été édifié régulièrement et sous réserve que la reconstruction respecte les dispositions du règlement ;
- Les clôtures sous réserve des dispositions de l'article 11,
- Les travaux sur un élément de paysage identifié au titre de l'article L151-10 du Code de l'urbanisme sous réserve qu'ils soient conçus dans le sens d'une préservation de ses caractéristiques ;
- Dans les périmètres de milieux humides identifiés au document graphique 4.3 intitulé « Protections environnementales », les constructions admises dans la zone, à condition que le pétitionnaire justifie au préalable, sur la base d'un inventaire réalisé selon les critères d'application et de délimitation précisés par l'arrêté ministériel du 24 juin 2008, modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009, de l'absence de zone humide. Les zones humides caractérisées sont

- inconstructibles à l'exception des constructions concernées par des déclarations de projets, des projets d'intérêt général (PIG) et / ou déclarés d'utilité publique ;
- Dans les périmètres indicés « g1 », et « g2 », zones de sensibilité géologique au document graphique 3.2.2. intitulé « planches de prise en compte des risques naturels (inondation et géologique) », les constructions, sous réserve que le pétitionnaire garantisse sous sa responsabilité de la prise en compte des caractéristiques du terrain et justifie d'une implantation et de solutions constructives retenues (mise en œuvre des fondations, de l'assainissement, de la gestion des eaux pluviales, ...) n'exposant ni les biens, ni les personnes, ni l'environnement à un risque important;
 - Dans les périmètres indicés « g3 » « zone d'aléas falaises – chute de blocs », au document graphique 3.2.2. intitulé « planches de prise en compte des risques naturels (inondation et géologique) », les constructions, ouvrages, travaux ou changements de destination admis dans la zone à l'exclusion des interdictions mentionnées à l'article 1. Les nouvelles ouvertures créées en façade exposée au risque devront être limitées en taille et en nombre ;
 - Dans les périmètres indicés « g4 », zone de moindre sensibilité géologique, au document graphique 3.2.2. intitulé « planches de prise en compte des risques naturels (inondation et géologique) », les constructeurs sont renvoyés à l'observation des recommandations précisées dans le rapport de présentation, Etat Initial de l'Environnement, partie IX ;
 - Dans les secteurs indicés « t » inscrit au document graphique 3.2.3 du règlement « Planche des dispositions particulières », le permis de construire peut être subordonné à la démolition de tout ou partie des bâtiments existants ;
 - Les affouillements, exhaussements sous réserve qu'ils soient liés à la construction ou à la réalisation de travaux publics ;
 - Dans les zones indicées « i » au document graphique 3.2.2. intitulé « planches de prise en compte des risques naturels (inondation et géologique) », se référer aux dispositions réglementaires propres au Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) valant servitude et mis en annexe du PLU ;
 - Dans les périmètres de danger lié aux canalisations de transport de gaz haute pression (cf. Annexe I3, du dossier 4.1 « Servitudes d'utilité publique »), les constructions, ouvrages ou travaux admis dans la zone sous réserve qu'ils respectent les dispositions de la circulaire interministérielle du 4 août 2006 (Equipement / Industrie) relative au porter à connaissance à fournir dans le cadre des documents d'urbanisme en matière de canalisation de transports de matières dangereuses (chapitre 3).

Article N 2 : Occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions

Sont autorisées les occupations et utilisations du sol suivantes :

- En zone N, les travaux d'extension et d'aménagement des constructions existantes à destination d'habitation, à condition qu'elles comportent déjà une surface de plancher destinée à l'habitation à la date d'approbation du PLU, dans la limite de 100% de la surface de plancher existante et d'une surface de plancher totale de 150 m². Cette mesure ne pourra être appliquée qu'une seule fois et sous réserve qu'il n'y ait pas de création de logement supplémentaire ;
- En zone NH, les constructions à destination d'habitation sont autorisées à raison d'un seul bâtiment principal par unité foncière, comportant au maximum 2 logements dans la limite d'une surface de plancher globale de 200 m² ;
- En zone N et NH, la construction des annexes liées à l'habitation dans les conditions de hauteur définies à l'article 10 ;
- En zone NL, les équipements publics et les équipements collectifs, les constructions à destination de loisirs, de sports, de culture ainsi que les constructions à destination d'habitation, d'hébergement hôtelier, de bureau, de commerce, d'entrepôt à condition qu'elles soient liées aux besoins d'un équipement collectif ;
- En zone NL, les travaux d'extension et d'aménagement des constructions existantes à destination d'artisanat ou d'industrie dans la limite de 10 % de la surface de plancher existante à la date d'arrêt du PLU et sous réserve qu'ils soient compatibles avec le voisinage, les infrastructures existantes et autres équipements collectifs ;
- En zone N, NH, les travaux d'extension et d'aménagement des constructions à destination d'hébergement hôtelier, de bureaux, de commerce, d'artisanat, d'industrie et d'entrepôt dans la limite de 10 % de la surface de plancher existante à la date d'arrêt du PLU et sous réserve qu'ils soient compatibles avec le voisinage, les infrastructures existantes et autres équipements collectifs ;
- En zone N et NL, la construction des abris non clos pour animaux dans la limite de 20 m² d'emprise au sol ;
- En zone N, NL et NH, la construction des abris de jardin dans la limite de 12 m² de surface de plancher et d'une hauteur de 3 mètres ;
- En zone N et NL, les aménagements liés à la requalification de la rivière ainsi que les constructions et installations de production hydro-électrique ;
- En zone NL, les équipements de protection phonique sous réserve d'un traitement architectural et paysager ;
- En zone N, la réalisation d'équipement publics et leurs ouvrages d'accompagnement ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement, quel que soit leur classement, sous réserve qu'elles soient compatibles avec le voisinage, les infrastructures existantes et autres équipements collectifs ;
- La reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit depuis moins de 10 ans, dès lors que ce dernier a été édifié régulièrement et sous réserve que la reconstruction respecte les dispositions du règlement ;
- Les clôtures sous réserve des dispositions de l'article 11,
- Les travaux sur un élément de paysage identifié au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme sous réserve qu'ils soient conçus dans le sens d'une préservation de ses caractéristiques ;
- Dans les périmètres de milieux humides identifiés au document graphique 4.3 intitulé « Protections environnementales », les constructions admises dans la zone, à condition que le pétitionnaire justifie au préalable, sur la base d'un inventaire réalisé selon les critères d'application et de délimitation précisés par l'arrêté ministériel du 24 juin 2008, modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009, de l'absence de zone humide. Les zones humides caractérisées sont inconstructibles à l'exception des constructions concernées par des déclarations de projets, des projets d'intérêt général (PIG) et / ou déclarés d'utilité publique ;
- Dans les périmètres indicés « g1 », et « g2 », zones de sensibilité géologique au document graphique 3.2.2. intitulé « planches de prise en compte des risques naturels (inondation et géologique) », les constructions, sous réserve que le pétitionnaire garantisse sous sa responsabilité de la prise en compte des caractéristiques du terrain et justifie d'une implantation et de solutions constructives retenues (mise en œuvre des fondations, de l'assainissement, de la gestion des eaux pluviales, ...) n'exposant ni les biens, ni les personnes, ni l'environnement à un risque important;

Extrait du règlement de la zone N – Avant mise en compatibilité

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

Cet article s'applique aux voies publiques et privées, telles que définies au « Titre I Dispositions générales » et aux emprises publiques.

6.1 Dispositions générales

Le nu de la façade des constructions s'implante soit :

- à 4 mètres minimum de l'alignement des voies définies à l'article 6.1 du « Titre I Dispositions générales ».
- à l'implantation définie au document graphique,
- à un minimum de un mètre des chemins piétons et emprises publiques définis à l'article 6.2 du « Titre I Dispositions générales ».

6.2 Dispositions particulières

Toutefois, des implantations différentes peuvent être autorisées ou imposées dans les cas suivants :

- prise en compte d'un élément bâti ou non bâti faisant l'objet d'une protection au titre des Monuments Historiques ou au titre du L151-19 du Code de l'urbanisme, dans la recherche de la préservation et de la valorisation du caractère architectural, patrimonial ou pittoresque de la construction ou de l'ensemble identifié,
- Implantation dans une bande de 4 mètres de large mesurée à partir de l'alignement des voies et des emprises publiques des locaux techniques (transformateurs, locaux poubelles, vélos, ...) et des annexes (garages, bûchers, abris de jardin, ...) en vue de favoriser un traitement architectural et d'optimiser leur utilisation

6.3 Autre disposition

Les dispositions du 6.1. et du 6.2 ne s'appliquent pas aux constructions enterrées.

- Dans les périmètres indiqués « g3 » « zone d'aléas falaises – chute de blocs », au document graphique 3.2.2. intitulé « planches de prise en compte des risques naturels (inondation et géologique) », les constructions, ouvrages, travaux ou changements de destination admis dans la zone à l'exclusion des interdictions mentionnées à l'article 1. Les nouvelles ouvertures créées en façade exposée au risque devront être limitées en taille et en nombre ;
- Dans les périmètres indiqués « g4 », zone de moindre sensibilité géologique, au document graphique 3.2.2. intitulé « planches de prise en compte des risques naturels (inondation et géologique) », les constructeurs sont renvoyés à l'observation des recommandations précisées dans le rapport de présentation, Etat Initial de l'Environnement, partie IX ;
- Dans les secteurs indiqués « t » inscrit au document graphique 3.2.3 du règlement « Planche des dispositions particulières », le permis de construire peut être subordonné à la démolition de tout ou partie des bâtiments existants ;
- Les affouillements, exhaussements sous réserve qu'ils soient liés à la construction ou à la réalisation de travaux publics ;
- Dans les zones indiquées « l » au document graphique 3.2.2. intitulé « planches de prise en compte des risques naturels (inondation et géologique) », se référer aux dispositions réglementaires propres au Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) valant servitude et mis en annexe du PLU ;
- Dans les périmètres de danger lié aux canalisations de transport de gaz haute pression (cf. Annexe I3, du dossier 4.1 « Servitudes d'utilité publique »), les constructions, ouvrages ou travaux admis dans la zone sous réserve qu'ils respectent les dispositions de la circulaire interministérielle du 4 août 2006 (Equipement / Industrie) relative au porter à connaissance à fournir dans le cadre des documents d'urbanisme en matière de canalisation de transports de matières dangereuses (chapitre 3).

- Dans le secteur de taille et de capacité d'accueil limités, noté N1 sur le plan de zonage, la construction à destination d'un logement individuel et de ses annexes, dans la limite d'une surface de plancher globale de 200 m².

Extrait du règlement de la zone N – Après mise en compatibilité

Extrait du règlement de la zone N – Avant mise en compatibilité

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

Cet article s'applique aux voies publiques et privées, telles que définies au « Titre I Dispositions générales » et aux emprises publiques.

6.1 Dispositions générales

Le nu de la façade des constructions s'implante soit :

- à 4 mètres minimum de l'alignement des voies définies à l'article 6.1 du « Titre I Dispositions générales ».
- à l'implantation définie au document graphique.
- à un minimum de un mètre des chemins piétons et emprises publiques définis à l'article 6.2 du « Titre I Dispositions générales ».

6.2 Dispositions particulières

Toutefois, des implantations différentes peuvent être autorisées ou imposées dans les cas suivants :

- prise en compte d'un élément bâti ou non bâti faisant l'objet d'une protection au titre des Monuments Historiques ou au titre du L151-19 du Code de l'urbanisme, dans la recherche de la préservation et de la valorisation du caractère architectural, patrimonial ou pittoresque de la construction ou de l'ensemble identifié.
- Implantation dans une bande de 4 mètres de large mesurée à partir de l'alignement des voies et des emprises publiques des locaux techniques (transformateurs, locaux poubelles, vélos, ...) et des annexes (garages, bûchers, abris de jardin, ...) en vue de favoriser un traitement architectural et d'optimiser leur utilisation

- Dans le secteur de taille et de capacité d'accueil limités, noté N1 sur le plan de zonage, implantation à 25 mètres minimum de l'axe de la RN57 réaménagée.

6.3 Autre disposition

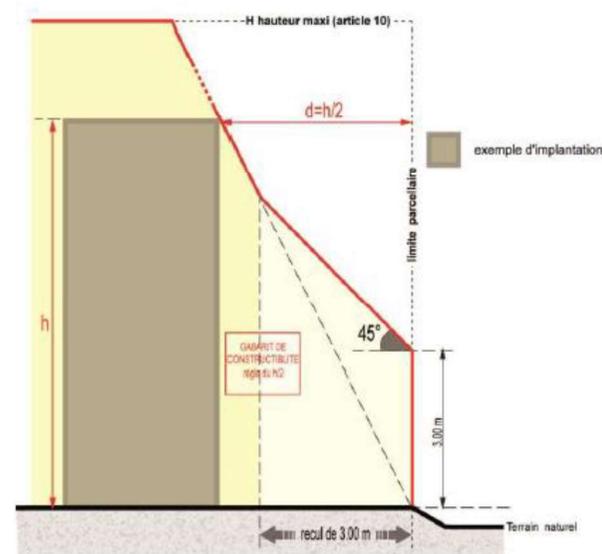
Les dispositions du 6.1. et du 6.2 ne s'appliquent pas aux constructions enterrées.

Article N 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**7.1 Dispositions générales**

Cet article s'applique aux limites séparatives entre deux propriétés. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions enterrées.

Les constructions s'implantent soit en limite séparative soit en recul de celle-ci dans un gabarit défini selon les deux règles suivantes :

- La distance horizontale (d) de tout point d'une construction au point le plus proche de la limite séparative du terrain d'assiette de la construction, définie au 7.3, doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points ($H/2 = d$) dans les limites de hauteur définies à l'article 10.1.
- Par ailleurs, dans le volume situé entre la limite séparative et un recul de 3 mètres, les constructions doivent s'inscrire dans un gabarit défini par un angle de 45° au-dessus d'une ligne horizontale située à 3 mètres de hauteur mesurée en limite par rapport au niveau du terrain naturel de l'assiette de l'opération.



7.2 Constructions en limite séparative

Les constructions en limites séparatives sont autorisées dans le respect du gabarit défini précédemment.

Dans le cas où un pignon aveugle est implanté en limite séparative, la nouvelle construction peut s'adosser à ce pignon dans la limite des règles de hauteur définies dans l'article 10.

7.3 Constructions établies en recul des limites séparatives

La distance horizontale (d) de tout point de la construction sera de 3 mètres minimum de la limite séparative et dans le respect des dispositions du premier alinéa des dispositions générales.

Toutefois, cette distance peut être réduite à 2 mètres minimum en limite Nord, Nord-Est et Nord-Ouest à condition de la porter à 4 mètres minimum en limite Sud, Sud-est, Sud-Ouest.

7.4 Dispositions particulières

Les constructions annexes et les piscines s'implantent soit en limite séparative soit en recul de un mètre minimum de celle-ci dans le respect du gabarit dans le respect du gabarit défini précédemment.

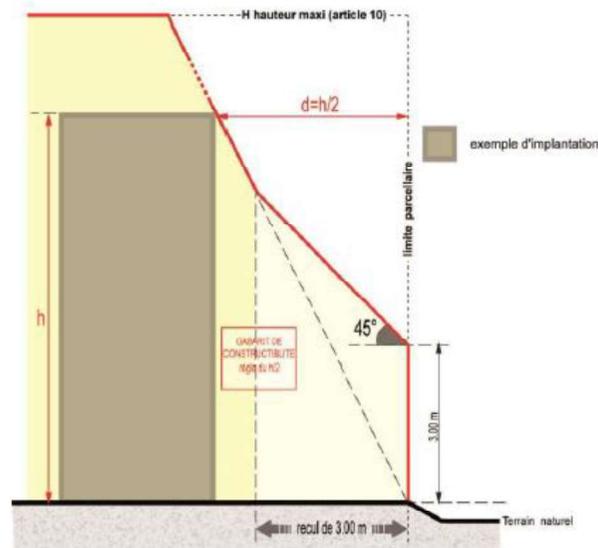
Dans le cas des constructions identifiées aux documents graphiques au titre des monuments historiques ou de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme, des dispositions différentes peuvent s'appliquer dans la recherche de la préservation et de la valorisation du caractère architectural, patrimonial ou pittoresque de la construction ou de l'ensemble identifié.

Extrait du règlement de la zone N – Après mise en compatibilité**Article N 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives****7.1 Dispositions générales**

Cet article s'applique aux limites séparatives entre deux propriétés. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions enterrées.

Les constructions s'implantent soit en limite séparative soit en recul de celle-ci dans un gabarit défini selon les deux règles suivantes :

- La distance horizontale (d) de tout point d'une construction au point le plus proche de la limite séparative du terrain d'assiette de la construction, définie au 7.3, doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points ($H/2 = d$) dans les limites de hauteur définies à l'article 10 ;
- Par ailleurs, dans le volume situé entre la limite séparative et un recul de 3 mètres, les constructions doivent s'inscrire dans un gabarit défini par un angle de 45° au-dessus d'une ligne horizontale située à 3 mètres de hauteur mesurée en limite par rapport au niveau du terrain naturel de l'assiette de l'opération.



7.2 Constructions en limite séparative

Les constructions en limites séparatives sont autorisées dans le respect du gabarit défini précédemment.

Dans le cas où un pignon aveugle est implanté en limite séparative, la nouvelle construction peut s'adosser à ce pignon dans la limite des règles de hauteur définies dans l'article 10.

7.3 Constructions établies en recul des limites séparatives

La distance horizontale (d) de tout point de la construction sera de 3 mètres minimum de la limite séparative et dans le respect des dispositions du premier alinéa des dispositions générales.

Toutefois, cette distance peut être réduite à 2 mètres minimum en limite Nord, Nord-Est et Nord-Ouest à condition de la porter à 4 mètres minimum en limite Sud, Sud-est, Sud-Ouest.

7.4 Dispositions particulières

Les constructions annexes et les piscines s'implantent soit en limite séparative soit en recul de un mètre minimum de celle-ci dans le respect du gabarit dans le respect du gabarit défini précédemment.

Dans le cas des constructions identifiées aux documents graphiques au titre des monuments historiques ou de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme, des dispositions différentes peuvent s'appliquer dans la recherche de la préservation et de la valorisation du caractère architectural, patrimonial ou pittoresque de la construction ou de l'ensemble identifié.

- Dans le secteur de taille et de capacité d'accueil limités, noté N1 sur le plan de zonage, les règles définies aux articles 7.1, 7.2, 7.3 et 7.4 s'appliquent.

4.4 LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

4.4.1 ETAT ACTUEL

Liste des emplacements réservés pour élargissement de voiries et voiries nouvelles

Extrait de la liste en vigueur page 8

Code	Nom de rue	Caractéristiques (gabarit en m)	Destinataire
276	ZA THISE PROLONGT DESSERTÉ	6	Ville de Besançon
278	KASTLER ANTENNE	plate-forme variable	ETAT
281	COURTILS - PLANCHES LIAISON	plate-forme variable	Ville de Besançon
285	QUATRE VENTS ECHANGEUR DES	plate-forme variable	Ville de Besançon
287	GRETTE - DE GAULLE LIAISON	plate-forme variable	Ville de Besançon
287	GRFTTF - DF GAULLE LIAISON	plate-forme variable	CAGB sur DV 47-51
289	GRETTE - JACQUARD LIAISON	plate-forme variable	Ville de Besançon
290	CHAILLLOT - PARDIEU LIAISON	plate-forme variable	Ville de Besançon
293	VESOUL-RESAL LIAISON	plate-forme variable	Ville de Besançon
294	EST BOULEVARD	plate-forme variable	Ville de Besançon
294	EST BOULEVARD	plate-forme variable	CAGB sur CE 196- 197-198-200 BX 111
295	COMBE AUX CHIENS CH RURAUX	6	Ville de Besançon
296	VOIE DE CONTOURNEMENT	plate-forme variable	ETAT
297	MERCUREAUX VOIE DES	plate-forme variable	ETAT
304	ANDREY RUE	12	Ville de Besançon
308	ARRACHART RUE CAPITAINE	6 - 8m et place de retournement	Ville de Besançon
311	BAIGUE RUE HENRI	rond point	Ville de Besançon
320	BAUME VOIES DE LA CITE DE LA	2 places de retournement	Ville de Besançon
325	BERGERE RUE DE LA	6	Ville de Besançon
327	BERNARD PASSAGE CHARLES DE	3	Ville de Besançon
331	BERTHELOT RUE	plate-forme variable	Ville de Besançon
332	BERTRAND RUE	3 - pans coupés	Ville de Besançon
342	BROSSES RUE DES	6 - 8 - et place de retournement	Ville de Besançon

Extrait de la liste en vigueur page 13

Code	Nom de rue	Caractéristiques (gabarit en m)	Destinataire
869	KENNEDY BOULEVARD JOHN F.	plate-forme variable	Ville de Besançon
873	BLUM BOULEVARD LEON	22 - 27	Ville de Besançon
879	BONNAY CHEMIN DE	10 - retournement	Ville de Besançon
890	CHURCHILL BOULEVARD WINSTON	27	Ville de Besançon
910	POINTELIN RUE AUGUSTE	6 - retournement	Ville de Besançon
919	MONTBOUCONS AVENUE DES	15 - 36	Ville de Besançon
923	PECHEURS CHEMIN DES	6 - retournement	Ville de Besançon
927	FORT DE PLANOISE CHEMIN DU	10	Ville de Besançon
930	MERCATOR RUE	12	Ville de Besançon
936	EDISON RUE THOMAS	plate-forme variable	Ville de Besançon
938	CLAIRIERE CHEMIN DE LA	8	Ville de Besançon
945	Rue MICHEL SERVET	Pan coupé	Ville de Besançon
949	LIEVRE CHEMIN DU	6 - 8	Ville de Besançon
950	CLOS PAILLARD CHEMIN DU	6 - 8	Ville de Besançon
952	PLENIERE CHEMIN DE LA	6	Ville de Besançon
954	GRANDS BOUEZ CHEMIN DES	5	Ville de Besançon
955	CROIX CHEMIN DE LA	8	Ville de Besançon
002 CAGB	Ligne de transport en site propre Gare Viotte - Pôle Temis	Emprise variable	CAGB

4.4.2 ETAT APRES MISE EN COMPATIBILITE

Liste des emplacements réservés pour élargissement de voiries et voiries nouvelles

Extrait de la liste page 8

Code	Nom de rue	Caractéristiques (gabarit en m)	Destinataire
276	ZA THISE PROLONGT DESSERTTE	6	Ville de Besançon
278	KASTLER ANTENNE	plate-forme variable	ETAT
281	COURTILS - PLANCHES LIAISON	plate-forme variable	Ville de Besançon
285	QUATRE VENTS ECHANGEUR DES	plate-forme variable	Ville de Besançon
287	GRETTE - DE GAULLE LIAISON	plate-forme variable	Ville de Besançon
287	GRETTE - DE GAULLE LIAISON	plate-forme variable	CAGB sur DV 47-51
289	GRETTE - JACQUARD LIAISON	plate-forme variable	Ville de Besançon
290	CHAILLOT - PARDIEU LIAISON	plate-forme variable	Ville de Besançon
293	VESOUL-RESAL LIAISON	plate-forme variable	Ville de Besançon
294	EST BOULEVARD	plate-forme variable	Ville de Besançon
294	EST BOULEVARD	plate-forme variable	CAGB sur CE 196- 197-198-200 BX 111
295	COMBE AUX CHIENS CH RURAUX	6	Ville de Besançon

Suppression de l'ER n°296

297	MERCUREAUX VOIE DES	plate-forme variable	ETAT
304	ANDREY RUE	12	Ville de Besançon
308	ARRACHART RUE CAPITAINE	6 - 8m et place de retournement	Ville de Besançon
311	BAIGUE RUE HENRI	rond point	Ville de Besançon
320	BAUME VOIES DE LA CITE DE LA	2 places de retournement	Ville de Besançon
325	BERGERE RUE DE LA	6	Ville de Besançon
327	BERNARD PASSAGE CHARLES DE	3	Ville de Besançon
331	BERTHELOT RUE	plate-forme variable	Ville de Besançon
332	BERTRAND RUE	3 - pans coupés	Ville de Besançon
342	BROSSES RUE DES	6 – 8 - et place de retournement	Ville de Besançon

Extrait de la liste page 13

Code	Nom de rue	Caractéristiques (gabarit en m)	Destinataire
869	KENNEDY BOULEVARD JOHN F.	plate-forme variable	Ville de Besançon
873	BLUM BOULEVARD LEON	22 - 27	Ville de Besançon
879	BONNAY CHEMIN DE	10 – retournement	Ville de Besançon
890	CHURCHILL BOULEVARD WINSTON	27	Ville de Besançon
910	POINTELIN RUE AUGUSTE	6 - retournement	Ville de Besançon
919	MONTBOUCONS AVENUE DES	15 – 36	Ville de Besançon
923	PECHEURS CHEMIN DES	6 – retournement	Ville de Besançon
927	FORT DE PLANOISE CHEMIN DU	10	Ville de Besançon
930	MERCATOR RUE	12	Ville de Besançon
936	EDISON RUE THOMAS	plate-forme variable	Ville de Besançon
938	CLAIRIERE CHEMIN DE LA	8	Ville de Besançon
945	Ruc MICHEL SERVET	Pan coupé	Ville de Besançon
949	LIEVRE CHEMIN DU	6 – 8	Ville de Besançon
950	CLOS PAILLARD CHEMIN DU	6 - 8	Ville de Besançon
952	PLENIERE CHEMIN DE LA	6	Ville de Besançon
954	GRANDS BOUEZ CHEMIN DES	5	Ville de Besançon
955	CROIX CHEMIN DE LA	8	Ville de Besançon
956	AMENAGEMENT DE LA RN57 ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE	Plate-forme variable	ETAT
002 CAGB	Ligne de transport en site propre Gare Viotte – Pôle Temis	Emprise variable	CAGB

5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BESANCON

5.1 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Les sources d'information pour réaliser le présent état initial de l'environnement sont :

- le rapport de présentation du PLU ;
- l'état initial réalisé dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure.

Sont étudiées ici les thématiques sur lesquelles la mise en compatibilité est susceptible d'avoir des incidences : le milieu physique (topographie, eaux souterraines et superficielles...), le milieu naturel, le patrimoine et le paysage, ainsi que le milieu humain (urbanisation, agriculture).

5.1.1 MILIEU PHYSIQUE

■ Topographie

La section d'aménagement de la RN57, objet du présent dossier, traverse une zone au relief relativement vallonné, où les altitudes varient en moyenne entre 245 et 275 m. Dans sa partie Sud, le tracé s'inscrit entre les monts de Planoise (point culminant à 490 m) et de Rosemont (point culminant à 469 m). Au Sud du quartier de Planoise, la RN57 passe au pied de la côte boisée de Planoise.

■ Sols/Géologie

L'agglomération de Besançon est située à l'interface entre deux grands ensembles structuraux, séparés par la vallée du Doubs :

- au Nord s'étend la zone préjurassienne, constituée de grandes zones tabulaires (plateaux de Haute-Saône) découpées par des failles perpendiculaires et de zones plissées (dites des « Avant-Monts » et des collines préjurassiennes) ;
- au Sud, le Jura externe forme une zone complexe composée de formations tabulaires, les plateaux, et de zones plissées et faillées, les faisceaux.

Le contexte géotechnique au droit de l'aire d'étude est contraint du fait de la présence de terrains essentiellement perméables (calcaires) et de nature instable (risque d'affaissement et d'effondrements).

■ Eaux souterraines

Les deux principaux aquifères sont les suivants :

- L'aquifère du Jurassique moyen, essentiellement calcaire, qui repose sur le Lias imperméable (Aalénien inférieur – Toarcien). Celui-ci est alimenté par les eaux météoriques qui s'infiltrent au travers des couches géologiques, ou par l'infiltration des eaux issues des pertes locales. L'aquifère profond est constitué par les fissures, cavités qui affectent le massif rocheux. Il n'existe donc pas de circulation aquifère permanente à faible profondeur. Des circulations d'eau peuvent se produire en période pluvieuse, soit en surface des niveaux marneux peu perméables (ruissellements), soit au sein des remblais, soit à l'interface des remplissages argileux et des calcaires, soit au sein de fractures dans le calcaire.

- L'aquifère des alluvions de la vallée du Doubs, qui correspond à la nappe d'accompagnement de la rivière du Doubs, d'une superficie totale d'environ 118 km². L'aquifère suit le lit majeur du Doubs, il est composé des alluvions fluviales récentes du cours d'eau, de nature majoritairement calcaire. La masse d'eau a pour substratum les formations calcaires fortement karstifiées du Jurassique. Elle est essentiellement alimentée par les précipitations et par des émergences karstiques originaires des versants calcaires. En période de crues, le Doubs alimente le réservoir et la nappe inonde souvent les terrains supérieurs par débordement. En période d'étiage, la masse d'eau est drainée par le Doubs. La qualité de la rivière du Doubs influence donc beaucoup la qualité de la masse d'eau.

L'aire d'étude n'est pas concernée par un captage d'alimentation en eau potable.

■ Eaux superficielles

L'aire d'étude se situe dans le bassin versant du Doubs. Elle est traversée dans sa partie Sud par la rivière du Doubs qui s'écoule au droit de la limite communale entre Besançon et Beure, du Nord-Est au Sud-Ouest. Un ouvrage d'art (pont de Beure), comprenant deux piles en rivière, assure le franchissement du Doubs par la RN57.

L'état écologique du Doubs à Avanne-Aveney, station de surveillance de la qualité des eaux du Doubs la plus proche de l'aire d'étude, est moyen et l'état chimique est bon.

■ Risques naturels

L'aire d'étude rapprochée se situe majoritairement en zone de sismicité de niveau 3 (modéré), à l'exception du tronçon sur la commune d'École-Valentin qui est en zone de sismicité de niveau 2 (faible).

L'aire d'étude rapprochée est soumise à un risque de mouvement de terrain et d'éboulis. La partie Sud et Sud-Est de l'aire d'étude rapprochée est concernée par des éboulis sur versant marneux. Les risques de glissements, accentués par la raideur de la pente, interviennent au cours de travaux en cas de réalisation de talus raides ou de fouilles importantes du fait de l'altération rapide des marnes, d'éventuelles circulations d'eaux ou de conditions météorologiques défavorables. Cependant, ces zones sont constructibles et sont d'ailleurs fortement urbanisées à Besançon.

En ce qui concerne le risque d'inondation, le tronçon « Boulevards-Beure » traverse des zones sujettes aux débordements de nappe et aux inondations de cave. L'aire d'étude est également concernée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) du Doubs central, au Sud du tronçon « Boulevards-Beure ».

5.1.2 BIODIVERSITE

■ Espaces inventoriés ou protégés

L'aire d'étude rapprochée est concernée par le site Natura 2000 « Moyenne vallée du Doubs », les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « Colline de Planoise » et « Côtes du Doubs aux environs de Besançon » et l'arrêté de protection de biotope du ruisseau des Mercureaux, lequel présente un enjeu fort localement.

■ Habitats naturels

Les inventaires réalisés en 2019 ont permis la mise en évidence des habitats suivants au sein de l'aire d'étude : lits de rivières, fourrés, prairies mésophiles, chênaies-charmaies, alignements d'arbres, bosquets, parcs et jardins, zones rudérales, bords du Doubs. Aucun de ces habitats n'est d'intérêt communautaire. La majorité des habitats est dans un état de conservation dégradé.

■ Flore

Aucune espèce végétale patrimoniale n'a été recensée lors des inventaires. En revanche, plusieurs espèces exotiques envahissantes ont été relevées.

■ Faune

Mammifères : une seule espèce a été observée, le Chevreuil européen, pour laquelle les enjeux de conservation sont faibles. Deux espèces à enjeux de conservation moyens sont également potentiellement présentes : le Castor d'Eurasie et le Muscardin.

Chiroptères : six espèces ont été observées : le Grand Rhinolophe, le Murin à moustaches, la Noctule de Leisler, la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Kuhl et la Pipistrelle pygmée. Sur ces six espèces, seul le Grand Rhinolophe présente un enjeu fort, les autres espèces présentent un enjeu moyen.

Avifaune : d'après les inventaires effectués, 10 espèces patrimoniales fréquentent l'aire d'étude. Neuf espèces pour se reproduire, dont :

- une de manière certaine sur les bords du Doubs (le Harle bièvre, espèce à enjeu de conservation moyen) ;
- sept de manière probable dans les milieux ouverts, semi-ouverts et boisés de l'aire d'étude. Ces espèces possèdent des enjeux de conservation allant de forts (cas du Serin cini) à moyens ;
- une de manière probable sur les bords du Doubs : le Martin-pêcheur d'Europe (enjeu fort).

Et une espèce a été observée en alimentation : le Milan noir, présentant un enjeu de conservation moyen.

Amphibiens : une seule espèce d'amphibien fréquente l'aire d'étude, au bord du Doubs : la Grenouille verte, espèce à enjeu de conservation moyen.

Reptiles : aucune espèce de reptile n'a été contactée lors des inventaires. En revanche, l'aire d'étude est favorable à la présence de trois espèces, dont une présente un enjeu moyen de conservation : la Couleuvre helvétique.

Insectes : les enjeux relatifs aux insectes se concentrent sur une espèce à fort enjeu de conservation : le Cuivré des Marais.

Faune aquatique : le Doubs se situe en zone urbaine avec un espace de mobilité réduit par l'enrochement des berges. Son cours est utilisé pour la navigation et est chenalisé et équipé de seuils et d'écluses, entraînant la création d'un chenal lentique au niveau de l'aire d'étude. Cette uniformisation du milieu ne permet pas la mise en place d'une faune aquatique diversifiée. L'étude de la qualité physico-chimique du Doubs rapporte un bon état écologique pour l'année 2018. Cette bonne qualité de l'eau n'est pas confirmée par l'étude des compartiments biologiques. Les enjeux pour préserver la qualité des eaux du Doubs sont forts et ceux qui concernent la faune aquatique sont faibles.

■ Continuités écologiques

Plusieurs éléments identifiés dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Franche-Comté sont présents sur et à proximité de l'aire d'étude rapprochée. En effet, on retrouve le Doubs comme étant un réservoir de biodiversité régional, mais également un corridor écologique à remettre en bon état.

L'espace Planoise - Rosemont – Chaudanne composé de trois collines boisées, avec pré-vergers, inséré dans le tissu urbain constitue un réservoir de biodiversité régional. Limité au Sud par le Doubs et au Nord par l'urbain, ce secteur constitue un maillon local important du réseau écologique des milieux boisés et bocagers de l'agglomération, et donc un réservoir de biodiversité et un relai local pour les échanges entre populations fauniques.

Cependant, la RN57, notamment sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure, et la RN83 constituent des obstacles peu, voire infranchissables pour la faune terrestre, hormis en un point : le passage inférieur (Cras Rougeot) qui n'est actuellement guère favorable à la faune (dimension peu adaptée, fréquentation humaine, bitume).

5.1.3 PAYSAGE ET PATRIMOINE

■ Paysage

L'agglomération bisontine s'insère dans la grande unité paysagère de « la bordure jurassienne », et plus précisément dans la sous-unité paysagère de « la vallée du Doubs, entre Jura et Besançon ».

Le paysage étudié est un paysage globalement assez sensible du fait de ses caractéristiques : traversée urbaine dense (quartier de Planoise et parc des expositions Micropolis), ambiances de campagnes (abords des chemins de randonnée et des voies cyclables des Vallières), site classé de la Roche d'Or, boisements et traversée du Doubs. Ce paysage est marqué par l'eau et le relief qui en font une caractéristique essentielle de l'identité bisontine.

■ Patrimoine archéologique et historique

Concernant le patrimoine archéologique, l'aire d'étude rapprochée compte de nombreux vestiges archéologiques connus. Une zone de saisine archéologique est délimitée en bordure Est de la RN57, à proximité du Doubs. Cette zone de saisine concerne les opérations dont l'assiette est supérieure à 2 000 m².

Par ailleurs, l'aire d'étude rapprochée est concernée par plusieurs monuments historiques et leurs périmètres de protection.

5.1.4 MILIEU HUMAIN

■ Infrastructures routières et déplacements

La topographie très encaissée de l'agglomération bisontine s'est traduite par un développement du réseau routier en éventail, organisé en radiale autour de la boucle du Doubs.

Les axes importants de l'aire d'étude rapprochée sont l'A36, la RD673 (rue de Dole, ex-RN73), la RN57, l'avenue François Mitterrand qui accueille la circulation du tram, dessert Micropolis et le centre sportif de la Malcombe, la route de Lyon (RD683), sur la commune de Beure, et enfin une boucle longeant les quais, constituée par la RD683.

La section de la RN57 entre les « Boulevards » (boulevard Président John-Fitzgerald Kennedy et voie des Montboucons) et la commune de Beure est l'une des voiries du Grand Besançon qui supporte le plus de trafic. D'importantes remontées de file y sont constatées aux heures de pointe du matin et du soir. Une partie des usagers voulant éviter cette section encombrée se reportent alors sur des voiries urbaines ce qui dégrade les conditions de vie des quartiers autour de la RN57. La RN57 supporte sur cette section des trafics élevés, de 33 000 à 53 000 véhicules par jour, dont 12 % de poids-lourds. Le trafic se répartit entre environ 80 % de trafic

en échange (trafic ne parcourant pas la totalité de la section) et environ 20 % de trafic de transit (qui parcourt la totalité de la section sans en sortir).

■ Organisation des transports collectifs

L'aire d'étude est concernée par les lignes de trains qui desservent les gares de Besançon Mouillère, Morre et École-Valentin.

L'aire d'étude est également desservie par le réseau de transports en commun du Grand Besançon (bus urbains, trams). Certaines lignes empruntent la RN57 et la rue de Dole, pour desservir notamment le quartier de Planoise depuis le centre-ville de Besançon. Le pôle d'échanges multimodal Micropolis est desservi par des bus et des trams. Un parking relais (P+R) et un arrêt pour des lignes d'autocar (Ouibus, Flixbus) complètent ce pôle d'échanges.

Le réseau de bus urbains subit la congestion du trafic sur la RN57, notamment aux heures de pointe du matin et soir, et l'allongement des temps de parcours qui en découle, ce qui pénalise son attractivité et freine le report modal. De même, les transports en commun qui empruntent la rue de Dole voient leur niveau de service dégradé en heure de pointe du fait des dysfonctionnements de l'échangeur de Saint-Ferjeux.

Par ailleurs, certaines lignes du réseau régional interurbain de cars circulent sur la RN57 et desservent l'arrêt Micropolis.

■ Modes doux

Dans l'aire d'étude, des aménagements cyclables sont présents, soit en bande cyclable le long des voiries, soit en bande hors circulation. Ces aménagements cyclables ne longent pas la RN57, seul le secteur entre la bretelle de la Foire et la bretelle vers Micropolis possède une piste cyclable. Aucune station Vélocité n'est située dans l'aire d'étude.

Pour les piétons, on observe de manière générale que la trame viaire existante comporte de nombreuses sentes piétonnes qu'il reste à valoriser. Il existe très peu de liaisons piétonnes traversant la RN57 sur son linéaire.

■ Équipements publics et de loisirs

Les équipements socio-culturels sont peu nombreux dans l'aire d'étude. Mais l'un des équipements structurants de Besançon - le parc des expositions et des congrès Micropolis - se situe dans l'aire d'étude du tronçon « Boulevards-Beure », le long de la RN57. Micropolis dispose à l'heure actuelle d'un accès direct depuis la RN57, mais celui-ci est peu lisible car uniquement dans le sens Sud-Nord. Ce fonctionnement est problématique car les échanges sur la RN provoquent des perturbations de circulation (remontées de files). Il est également complexe à gérer en raison des flux de visiteurs importants et hétérogènes, qui sont liés aux événements.

En ce qui concerne les équipements médicaux, deux établissements sont recensés sur l'aire d'étude rapprochée : la clinique Saint-Vincent (tronçon des Montboucons) et la polyclinique de Franche-Comté (tronçon « Boulevards-Beure »). Deux maisons de retraite sont également recensées dans l'aire d'étude.

Par ailleurs, l'aire d'étude compte quelques établissements scolaires (écoles maternelles, écoles élémentaires, collège, lycées) et des équipements sportifs et de loisirs (complexe sportif de la Malcombe).

Activités économiques

L'aire d'étude rapprochée comprend la zone industrielle de Tilleroyes-Trépillot, zone dédiée à l'industrie, aux secteurs du transport et de la logistique (tronçon « Boulevards-Beure »), la zone d'activités de Terre-Rouge à vocation industrielle et d'activités (tronçon « Boulevards-Beure »), le pôle TEMIS, technopole spécialisé en microtechniques et santé (tronçon des Montboucons), la Zone Franche Urbaine de Besançon Planoise (tronçon « Boulevards-Beure »).

L'aire d'étude est également concernée par des zones d'activité commerciale à proximité, importantes pour l'agglomération : la zone de Châteaufarine et la zone d'École-Valentin qui est desservie par la RN57.

En ce qui concerne l'activité agricole, la zone Sud du tronçon « Boulevards-Beure compte quelques prairies et petites cultures (maraichage, serres...).

L'aire d'étude compte également quelques espaces boisés le long de la RN57 en partie Sud (côte de Planoise). Ces espaces boisés, essentiellement constitués de chênaie-charmaie, sont en partie intégrés à la forêt communale de Besançon, qui relève du régime forestier.

■ Risques technologiques

L'aire d'étude est concernée par le risque lié au transport de matières dangereuses, en lien avec la RN57, la voie ferrée Dole-Belfort et deux canalisations de transport de gaz à haute pression traversant les zones industrielles de Tilleroyes et de Châteaufarine.

Aucun site SEVESO n'est recensé sur ou à proximité de l'aire d'étude rapprochée.

■ Tourisme et loisirs

L'aire d'étude rapprochée comprend des circuits pédestres et VTT du Grand Besançon.

Il faut également noter la présence de l'itinéraire cyclable Eurovélo 6 qui longe le Doubs au sein de l'aire d'étude rapprochée. Cette voie verte longe le Doubs en rive gauche et emprunte le chemin de halage.

Le Doubs est utilisé pour la pratique du tourisme fluvial et de la navigation de plaisance. Il comporte une voie navigable située entre les piles existantes du pont de Beure.

5.2 INCIDENCES ATTENDUES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BESANCON SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PROPOSEES

Les modifications apportées au PLU de Besançon se limitent strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement de la RN57 réaménagée entre les « Boulevards » et Beure, tronçon qui permet l'achèvement du contournement Ouest de Besançon.

Pour mémoire, la mise en compatibilité du PLU de Besançon porte sur :

- la modification du plan de zonage, afin :
 - ▶ d'ajuster localement l'emplacement réservé existant pour la voie de contournement ;
 - ▶ de modifier les emplacements réservés, interceptés par l'emplacement réservé dédié à la voie de contournement ;
 - ▶ de réduire deux secteurs d'espaces boisés classés ;
 - ▶ d'introduire un secteur de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) en zone N ;
- la modification de la liste des emplacements réservés ;
- la modification du règlement de la zone N en intégrant les dispositions propres au STECAL.

Il est à noter que le PLU de Besançon en vigueur a déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale. Celle-ci a tenu compte lors de son élaboration du projet de contournement de Besançon.

Les effets du projet en lui-même font l'objet d'une analyse spécifique au titre de l'étude d'impact, avec présentation de l'ensemble des mesures envisagées pour les éviter, les réduire, les éviter ou les compenser (cf. pièce E du dossier d'enquête publique préalable à la DUP).

Du point de vue de la mise en compatibilité du PLU, les effets sont examinés :

- à l'échelle de l'emplacement réservé, pour la réalisation des aménagements liés ou nécessaires au projet de contournement ;
- du fait des modifications apportées au règlement de la zone N et aux limites d'espaces boisés classés.

5.2.1 MILIEU PHYSIQUE

■ Topographie

La section de la RN57 comprise entre les « Boulevards » et Beure traverse une zone au relief relativement vallonné, présentant globalement une pente en direction de la vallée du Doubs.

Au Nord de la section étudiée, le relief est assez doux et la route aménagée s'attache à respecter la topographie du site.

Plus au Sud, le relief s'accroît. Le tracé s'inscrit entre les collines de Planoise (point culminant à 490 m) et de Rosemont (point culminant à 469 m). Le projet sera majoritairement en déblais au passage de la Malcombe et en direction du franchissement du Doubs depuis le Nord.

L'incidence de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme aura donc un impact faible sur la topographie. Les aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet permettront d'assurer l'intégration paysagère des ouvrages dans leur environnement.

■ Sols/Géologie

Les effets du projet sur les sols liés à la pollution chronique, accidentelle et saisonnière sont similaires à ceux attendus sur la qualité des eaux souterraines et superficielles. Ce point est donc détaillé aux chapitres relatifs aux effets et mesures sur les eaux superficielles et souterraines.

■ Eaux souterraines

Le projet n'est pas concerné par un périmètre de captage d'alimentation en eau potable.

Les principaux risques de pollution des eaux souterraines sont liés aux pollutions chroniques, accidentelles et saisonnières, qui sont mobilisées par ruissellement et qui peuvent affecter indirectement les eaux souterraines.

Le projet prévoit la mise en œuvre d'un réseau de collecte des eaux pluviales des bassins versants routiers étanche (mise en œuvre de cunettes béton, de caniveaux à fente et de collecteurs – exceptions au droit des rétablissements de voiries existantes), et de bassins d'assainissement. La seule source de contamination potentielle des eaux souterraines est une pollution des eaux pluviales qui passerait dans les eaux souterraines via les eaux superficielles du fait de la présence de nappe d'accompagnement de cours d'eau. Seules les pollutions chroniques et accidentelles sont considérées du fait de l'effet de dilution permis sur les salages réalisés en période hivernale (pollution saisonnière) et d'une politique « 0 pesticides » pratiquée par l'exploitant de l'infrastructure.

Par ailleurs, l'imperméabilisation de nouvelles surfaces induite par l'aménagement de la RN57 conduit à la limitation de la recharge des nappes présentes. Cet impact reste cependant très limité.

■ Eaux superficielles

L'aménagement de la RN57 va générer une augmentation des surfaces imperméabilisées, comprenant les surfaces de chaussées de la section courante, des échangeurs et de quelques tronçons de voies connexes, des talus de déblais, des bassins de traitement et d'infiltration.

Les principales conséquences possibles sont :

- une augmentation de la quantité d'eau rejetée dans le milieu récepteur, au-delà de ses capacités hydrauliques et écologiques ;
- une augmentation du risque de crue, et des inondations qui peuvent en découler.

L'assainissement lié au projet aura néanmoins pour objectif de ne pas accroître les débits rejetés par rapport à la situation actuelle pour la pluie d'occurrence décennale, et de séparer les eaux de plate-forme des eaux de bassin versant naturel.

Étant donné qu'il s'agit d'un aménagement d'une infrastructure existante, l'augmentation des quantités d'eau récupérées sera contenue. La mise en place d'un dispositif permettra de collecter et de traiter intégralement les quantités d'eau précipitées sur l'infrastructure. Les bassins de traitement mis en place auront une fonction d'écrêtement avant rejet dans le milieu naturel.

Le Doubs sera franchi par un viaduc. Les deux piles du viaduc seront implantées dans le lit mineur du Doubs et les deux culées en pied de berges. Le projet n'aura pas d'impact sur l'écoulement des eaux du Doubs en phase d'exploitation.

D'un point de vue qualitatif, une augmentation de la pollution saisonnière, directement liée à l'entretien de la plate-forme, est également à envisager, du fait de l'augmentation des voies circulées à traiter.

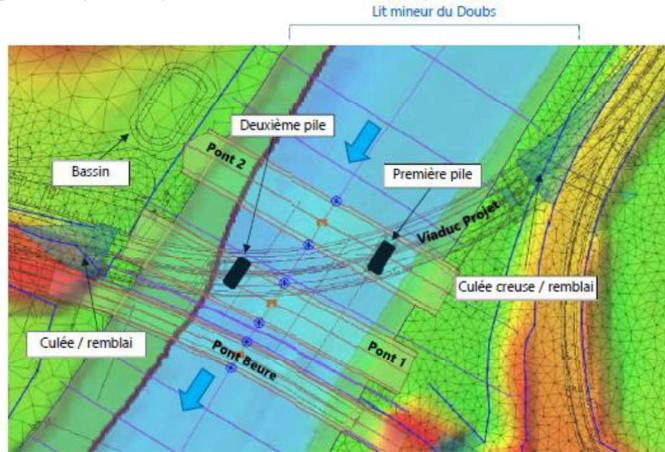
La gestion quantitative des eaux pluviales générées par la plate-forme routière passe par la réalisation d'ouvrages ayant des fonctions d'écrêtement avant rejet dans le milieu récepteur. L'écrêtement des eaux rejetées consiste à en diminuer le débit maximal en stockant temporairement le volume d'eau excédentaire, susceptible de déstabiliser le milieu récepteur, en amont du point de rejet. La fonction d'écrêtement est assurée par les bassins. Un écrêtement efficace est obtenu en ajustant à la fois le débit de fuite et le volume des ouvrages.

L'aménagement de dispositifs d'assainissement routier permet de diminuer les concentrations en polluants à l'aval de l'infrastructure par rapport à une situation où aucun dispositif de traitement n'existe. Le but des dispositifs de traitement est de garantir les objectifs d'état des masses d'eau définis dans le SDAGE. Afin de diminuer les apports polluants vers le milieu naturel, le principe est de traiter les eaux pluviales dans des bassins de traitement mis en place dans le cadre du projet. Les concentrations en sortie des bassins de traitement seront alors compatibles avec l'objectif de bon état écologique du Doubs.

En matière de pollution saisonnière, l'assainissement routier a un effet modéré sur la réduction des quantités de sels rejetées en les diluant (suppression de l'effet de pointe). Les consommations de sel seront limitées (15 g/m² maximum). Les stocks de produits de salage seront assurés sur des aires étanches protégées de la pluie, comme c'est le cas actuellement.

■ Risques naturels

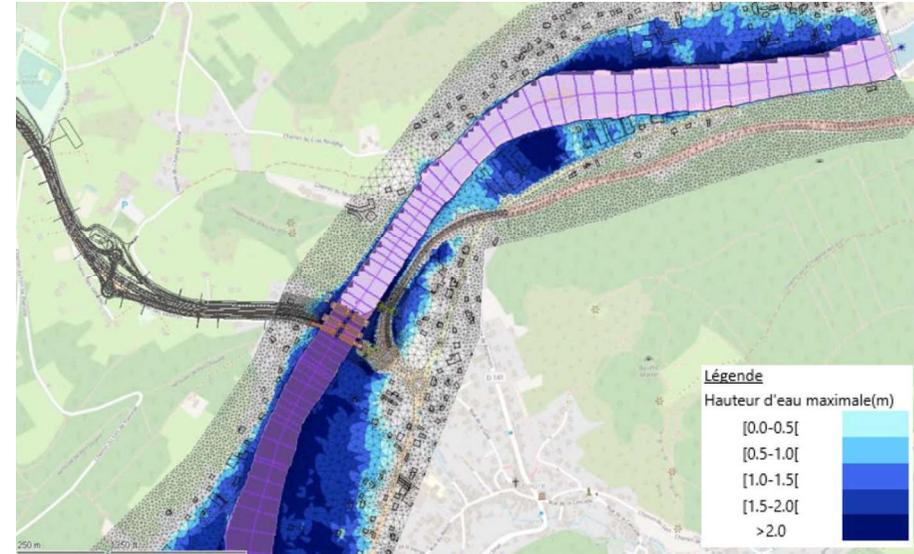
Le projet prévoit la construction d'un viaduc de franchissement du Doubs en amont direct de l'actuel pont de Beure. Ce viaduc sera composé de deux piles en rivière qui seront dans l'axe même des piles du pont de Beure. Il sera également porté de part et d'autre du cours d'eau par deux culées.



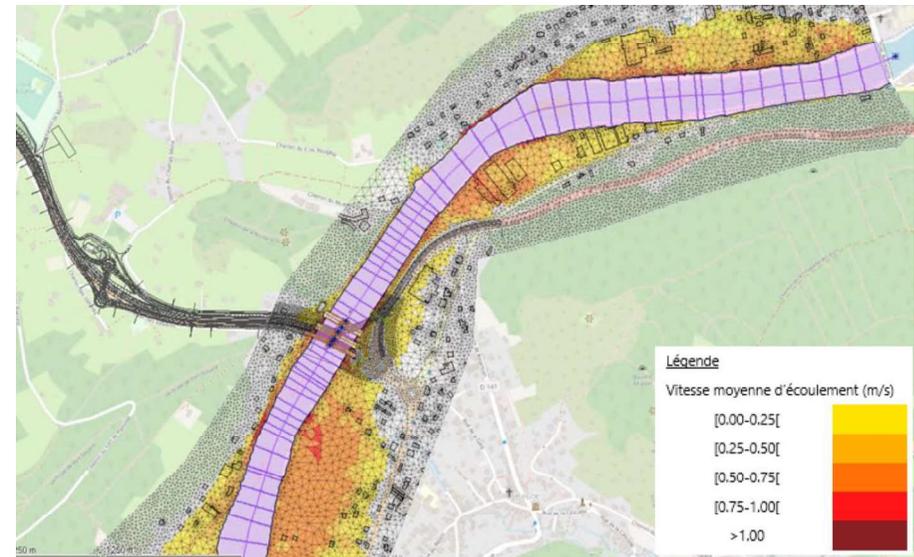
SCHEMA EXPLICATIF DE L'IMPLANTATION CONCEPTUELLE DU VIADUC DANS LE MODELE HYDRAULIQUE (SOURCE : ETUDE HYDRAULIQUE, EGIS 2020)

Ce projet de viaduc de franchissement du Doubs est susceptible d'avoir une incidence en lit mineur à cause de l'implantation des deux piles, et en lit majeur à cause des culées et des remblais pour le raccordement au terrain actuel. Une simulation du projet en phase définitive a été réalisée, afin de quantifier les incidences du projet sur les écoulements du Doubs, par comparaison avec la simulation de l'état actuel. D'après l'étude de modélisation hydraulique, les écarts sur les niveaux d'eau sont globalement inférieurs à 1 cm et les écarts sur les vitesses moyennes d'écoulement du Doubs sont négligeables pour la crue de référence (crue centennale du PPRI du Doubs).

Étant donné la largeur du lit du Doubs et la conception du franchissement en viaduc, le projet a une influence négligeable sur la ligne d'eau et les vitesses d'écoulement.



CARTOGRAPHIE DES HAUTEURS D'EAU MAXIMALES ATTEINTES AU PIC DE LA CRUE - ETAT PROJET (SOURCE : ETUDE HYDRAULIQUE, EGIS 2020)



CARTOGRAPHIE DES VITESSES MOYENNES D'ECOULEMENT MAXIMALES ATTEINTES AU PIC DE LA CRUE – ETAT PROJETE (SOURCE : ETUDE HYDRAULIQUE, EGIS 2020)

Les surfaces et volumes induits par des remblais ou structures pleines situés sous la cote de la crue de

référence (crue centennale) seront soustraits au champ naturel d'inondation.

Le calcul des surfaces et volumes exondés a été réalisé en prenant les cotes d'eau issues de la simulation de la crue de référence du PPRI (crue centennale) en état actuel du secteur d'étude.

Partie du projet en remblais	Cote de la crue de référence simulée à l'état actuel (m NGF)	Surface soustraite à la crue – état projet (m ²)	Volume soustrait à la crue – état projet (m ³)
En rive gauche :			
- la route conduisant au viaduc	238,99	749	729
- la culée du viaduc			
En rive droite :			
- la culée du viaduc	238,99	100	188
- le bassin d'assainissement		649	541
TOTAL		1 498	1 458

SURFACES ET VOLUMES SOUSTRATS À LA CRUE DE REFERENCE DU PPRI (SOURCE : ETUDE HYDRAULIQUE, EGIS 2020)

La surface cumulée soustraite à la crue de référence est donc de 1 498 m² et le volume de remblai en zone inondable est de 1 458 m³.

Il s'agira de compenser le volume de remblai en zone inondable, soit 1 458 m³. Cette compensation sera étudiée ultérieurement et traitée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

5.2.2 BIODIVERSITE : LES ESPACES NATURELS ET BOISES

■ Évaluation des incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000

Deux sites Natura 2000, qui couvrent la même aire géographique, sont répertoriés à proximité de la zone de projet :

- la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR4312010 « Moyenne vallée du Doubs » ;
- et la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) FR4301294 du même nom.

Le projet n'intercepte aucun de ces deux sites Natura 2000. Ceux-ci sont situés à plus de 400 m du projet. Il n'y aura donc aucun effet direct d'emprise (ni temporaire ni permanent) sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié leur désignation.

Le projet ne porte pas atteinte de manière significative à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation de ces sites Natura 2000, ni aux sites en eux-mêmes, à l'échelle locale, régionale ou à l'échelle du réseau. Seuls les chiroptères seront indirectement et modérément impactés par le projet.

Les incidences indirectes du projet sur les chiroptères seront contrebalancées par les mesures de réduction et d'accompagnement présentées par la suite.

■ Effets de la mise en compatibilité sur les zones naturelles inventoriées

Le projet traverse la ZNIEFF de type I « Colline de Planoise », qui ne sera que peu impactée par les aménagements, étant données les mesures d'évitement qui ont été prises. Ainsi, le projet nécessite 0,55 ha

de déboisement de cette ZNIEFF essentiellement boisée.

■ Effets de la mise en compatibilité sur les habitats naturels

L'aménagement définitif impactera environ 8,4 ha d'habitats naturels et semi-naturels. Il s'agit principalement d'habitats anthropiques (parcs et jardins, alignements d'arbres, zones rudérales), de prairies, ainsi que dans une moindre mesure, de bosquets et de boisements.

Concernant spécifiquement les espaces boisés classés, la mise en compatibilité prévoit d'en déclasser environ 1 200 m². A l'heure actuelle, ces deux secteurs concernés par le déclassement ne sont pas boisés. A l'issue des travaux, les parcelles d'EBC déclassées qui ne sont pas concernées par l'aménagement définitif seront reclassées.

Au niveau du nouveau secteur délimité en STECAL permettant la construction d'une maison individuelle en zone N, il s'agit de rendre constructible une parcelle d'une surface de 1 071 m² pour permettre la construction d'une seule maison d'habitation (cette parcelle relevant déjà actuellement d'un habitat anthropique correspondant à un jardin domestique).

■ Effets de la mise en compatibilité sur la flore

L'impact du projet sur la flore ne concernera que des espèces communes et banales.

■ Effets de la mise en compatibilité sur la faune

Mammifères : Les travaux d'aménagement de la RN57 entraîneront un dérangement des espèces de mammifères terrestres qui utilisent préférentiellement la partie Sud du site moins urbanisée avec la présence de haies, de prairies, du boisement de la Côte de Planoise ou encore des abords du Doubs. Le projet entrainera aussi une perte d'habitats temporaire avec les emprises chantier qui seront restaurées, et permanente avec les emprises du projet qui seront exploitées en voirie par la suite. La destruction de ces milieux, notamment des haies et des milieux boisés, conduira à une rupture des connectivités écologiques, notamment pour le Muscardin, espèce restant essentiellement à couvert de la végétation arbustive à boisée.

Chiroptères : Le projet entrainera une perte d'habitats temporaire avec les emprises chantier qui seront restaurées par la suite et une perte d'habitat permanente avec les emprises du projet qui seront exploitées en voirie. Cela concernera la destruction de haies, de milieux boisés et ouverts. Cette destruction, notamment de haies et de milieux boisés, aura un impact faible sur la rupture de connectivité écologique. En effet, la Chênaie-Charmaie représente le milieu le plus favorable à ce groupe et celle-ci n'est détruite que sur une bande d'environ 30 m de large, soit 0,55 ha en bordure de voirie. Les haies détruites ne semblent pas essentielles en terme de corridor pour ce groupe faunistique. En effet, celles-ci sont en grande partie de faible intérêt, elles sont parfois monospécifiques, taillées régulièrement, basses, ou encore constituées d'essences peu attractives comme les conifères ou les thuyas.

Enfin, les travaux pourraient aussi causer une destruction d'individus et d'habitats d'espèces avec la destruction éventuelle de gîtes via l'abattage d'arbres ou la destruction de bâtiments (deux maisons et un cabanon de jardin, soit 0,06 ha) et les travaux sur les ouvrages existants.

Avifaune : Les travaux entraîneront un dérangement des espèces d'oiseaux qui utilisent l'ensemble du site. Cependant, cet impact restera globalement faible dans la mesure où le peuplement observé est constitué principalement d'espèces des milieux urbains et péri-urbains. En outre, les oiseaux présents sont déjà habitués aux passages de véhicules circulant sur la RN57.

Concernant les espèces à enjeu, le Martin-pêcheur est une espèce particulièrement sensible au dérangement. Cette espèce est présente sur l'aire d'étude, mais n'est pas considérée comme nicheuse. Ainsi, concernant cette espèce en particulier, il y aura dérangement pour son activité de chasse uniquement. L'impact reste donc faible étant donné qu'il trouve un territoire de chasse important tout le long du Doubs. Pour le Harle bièvre, la nature des travaux à proximité directe de sa zone de nidification (construction d'un nouveau pont et d'une passerelle modes doux et leurs piles), induira un dérangement fort sur la nidification de cette espèce qui pourrait ne plus revenir y nicher avant quelques années.

En revanche, le Serin cini, n'est pas sensible au dérangement, car il fréquente des zones urbaines.

Le projet entrainera aussi une perte d'habitats temporaire avec les emprises chantier qui seront restaurées et permanente avec les emprises du projet qui seront exploitées en voirie par la suite, avec destruction de haies, de milieux boisés et ouverts.

Les travaux pourraient aussi causer une destruction d'individus avec la destruction de nichées notamment dans les haies ou les milieux boisés, ainsi qu'une pollution lumineuse si des travaux nocturnes ont lieu, impactant l'activité des espèces nocturnes et / ou le repos des espèces diurnes.

Amphibiens : Les travaux d'aménagement de la RN57 entraîneront un dérangement des espèces d'amphibiens qui utilisent le Doubs et potentiellement les deux mares à proximité du projet. Cependant, les amphibiens restent des espèces peu sensibles au dérangement et l'impact est donc considéré comme limité.

Enfin, les engins pourraient aussi causer une destruction d'individus avec la colonisation éventuelle des emprises chantier par des espèces pionnières. Ce risque sera d'autant plus important en période de reproduction (écrasement d'individus adultes, de têtards ou de ponte). Le Crapaud calamite n'étant pas présent aux alentours du site (signalé uniquement à plus de 20 km du site sur faune-franche-comté), il est peu probable qu'il colonise le site.

En revanche, malgré l'absence d'observation de l'espèce, l'Alyte accoucheur est signalé sur Besançon et pourrait coloniser les emprises chantier qui créera des zones minérales en eau peu profondes particulièrement favorables à l'espèce (zone de reproduction).

Si une partie du chantier se déroule de nuit, il y aura également pollution lumineuse pour ce groupe avec perte des repères vers leur lieu de reproduction par exemple.

Reptiles : Les travaux d'aménagement de la RN57 entraîneront un dérangement des espèces de reptiles qui utilisent les haies, les prairies, ainsi que les milieux anthropisés concernés par le projet. La destruction de haies, de milieux boisés et prairiaux sera responsable d'une rupture de connectivité écologique pour ce groupe, car les reptiles utilisent les écotones comme les lisières et les bordures de haies pour se thermoréguler et passer des milieux ensoleillés aux milieux abrités des prédateurs. La structure de la végétation est souvent plus importante pour les reptiles que sa composition en espèces ou en associations végétales. Ce groupe sera ainsi d'autant plus impacté par la destruction de haies par exemple.

Enfin, les travaux pourraient aussi causer une destruction d'individus avec l'utilisation éventuelle des emprises chantier par des espèces comme le Lézard des murailles.

Insectes : Pour le Cuivré des marais, la perte d'habitat constitue un impact faible, car la destruction ne concerne que des habitats de butinage étant donné l'absence de plante hôte pour cette espèce. Cet habitat ne pourra toutefois pas être restauré car la prairie en bordure du Doubs où il a été observé accueillera un bassin de rétention. Enfin, la présence du Cuivré des marais est probablement liée à la présence d'habitats favorables sur les berges du Doubs.

Faune aquatique : Les travaux d'aménagement de la RN57 entraîneront un dérangement des espèces pour la faune piscicole qui utilise le Doubs. Mais cet impact reste faible étant donné que la faune piscicole est peu sensible au dérangement.

Le projet entrainera aussi une perte d'habitat du fait de la modification du fonctionnement hydrologique avec l'installation de deux nouvelles piles de pont, et d'une potentielle pollution accidentelle ou de colmatage par des produits d'érosion des sols décapés. Les herbiers aquatiques pourraient être dégradés voire détruits.

Enfin, les travaux pourraient aussi causer une destruction d'individus avec la destruction de pontes dans la végétation aquatique du Doubs ou de façon indirecte via une pollution accidentelle du milieu.

■ Effets de la mise en compatibilité sur les continuités écologiques

Le projet traverse le Doubs (enjeu faible pour la faune aquatique) par un viaduc. L'impact du projet sur la trame bleue sera très faible.

Concernant la trame verte, le projet (aménagement par élargissement d'une route nationale existante) réutilisera des infrastructures existantes qui limitent déjà les connectivités écologiques et la perméabilité de l'espace. Comparativement à la situation actuelle, l'impact attendu sera donc limité.

Le principal enjeu concerne la traversée du Doubs. En phase d'exploitation, en comparaison à la situation actuelle, l'impact sera limité.

Le projet ne remet pas en cause la fonctionnalité et le rôle de lien de l'espace perméable lié au milieu aquatique du Doubs. Concernant les autres espaces, le projet ne détériore aucune des continuités écologiques existantes car il s'agit d'un élargissement d'une route existante.

Les mesures suivantes relatives à la biodiversité sont proposées :

MR01 - Adaptation des horaires des travaux

Groupes concernés : Ensemble de la faune

Afin d'éviter tout dérangement durant le repos des espèces diurnes ou la période d'activité des espèces nocturnes, les travaux auront lieu prioritairement de jour. Ainsi, les espèces bénéficieront d'au moins 12h de tranquillité.

D'une manière générale, les travaux se feront en-dehors de la période comprise entre 19 h et 7 h, sauf nécessité technique spécifique pour le chantier. En hiver (décembre, janvier et février), les travaux seront réalisés en-dehors de la période comprise entre 17 h et 8 h, en limitant le plus possible les horaires nocturnes, sauf nécessité technique impérative pour le chantier.

MR02 - Adaptation du planning des travaux

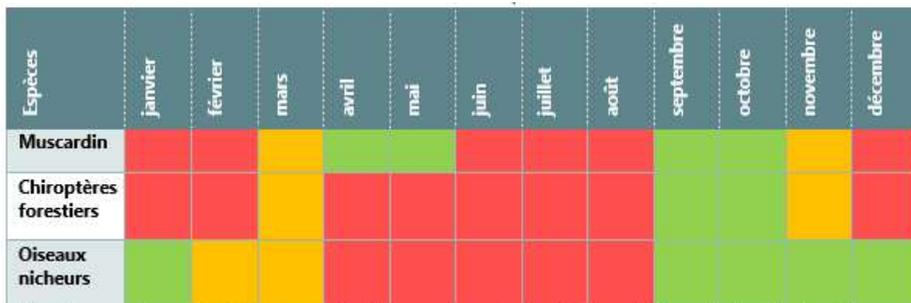
Groupes concernés : Ensemble de la faune (principalement les oiseaux et les mammifères)

Afin d'empêcher la reproduction des espèces sur le site, et ainsi limiter le risque de destruction directe d'espèce, les travaux visant à supprimer les habitats naturels favorables à la faune seront réalisés en-dehors de la période de reproduction, soit entre septembre et janvier.

Ces travaux peuvent être les terrassements nécessaires à l'aménagement ou alors des travaux préalables permettant de libérer l'emprise de toute végétation (débroussaillage, etc.). Une fois le site rendu inintéressant pour la faune, le reste du chantier peut être réalisé à n'importe quel moment de l'année.

Les gros arbres seront abattus en septembre et octobre ou à défaut feront l'objet d'une inspection préalable par un écologue (vérification de l'absence de nid d'oiseaux ou de gîte de chiroptères).

Le tableau ci-dessous figure les périodes d'enjeu par types d'espèces. Les travaux seront programmés en fonction de ce tableau après expertise écologique des sites.



(Légende : rouge : travaux interdits, orange : autorisation sous réserve de l'acceptation de l'écologue de chantier et vert : travaux autorisés).

PERIODES D'INTERVENTION POUR LES DEBOISEMENTS

Le tableau ci-après indique les habitats qui abritent potentiellement des arbres à enjeu. Il s'agit des arbres directement impactés par le projet, notamment ceux situés dans les Chênaies-charmaies situées au Sud du projet sont à vérifier, les bosquets, ainsi que dans les parcs et jardins.

Habitats	Code Corine
Chênaies-charmaies	41.2
Alignements d'arbres	84.1

Bosquets	84.3
Parcs et jardins	85.2
Jardins	85.3
Bords du Doubs	89.2

HABITATS QUI ABRITENT POTENTIELLEMENT DES GROS ARBRES SUSCEPTIBLES D'ACCUEILLIR DES NIDS D'OISEAUX ET DES GITES DE CHIROPTERES

MR03 – Diminution de l'attractivité des emprises pour la faune

Groupes concernés : Ensemble de la faune (principalement les batraciens et les reptiles)

Lors de la réalisation du chantier, les omières créées par les engins constituent des milieux propices à la reproduction de batraciens pouvant potentiellement coloniser la zone (Crapaud commun, voire tritons ...).

Cas spécifique de l'Alyte accoucheur

L'Alyte accoucheur est une espèce pionnière qui n'est actuellement pas présente sur le site, mais qui pourrait être favorisée par les travaux de terrassements. Afin de limiter la colonisation du site par cette espèce, les mesures de précaution suivantes seront prises pendant le chantier :

- Entre mars et septembre, en période de reproduction de l'espèce, l'ensemble des emprises travaux, (soit environ 13 000 m²) seront clôturées par une clôture batraciens pour éviter toute colonisation. Les clôtures seront de type grillage maille fine métallique (maille 5 mm x 5 mm) avec supports intermédiaires de 0,50 m de hauteur hors sol (d'autres types de clôtures pourront être utilisés s'ils sont efficaces) et seront en partie enfouies pour éviter que les amphibiens ne pénètrent dans la zone de travaux par-dessous. Les clôtures seront mises en place avant le mois de mars. Leur étanchéité sera régulièrement contrôlée par un écologue. Avant l'installation des bases travaux, les sites seront visités par un écologue pour repérer d'éventuels individus hivernants ; les terrassements et mouvements de terre auront lieu hors période de reproduction de l'espèce, soit entre septembre et mars.
- Les dégagements des emprises auront lieu hors période de reproduction de l'espèce, soit entre septembre et mars. Des plus, les sites potentiels de reproduction et hibernaculum seront neutralisés pour éviter toute colonisation lors des travaux. Les individus potentiellement trouvés seront capturés et relâchés dans un milieu propice à proximité du site de capture par une personne habilitée.
- Dans la mesure du possible, les omières et flaques seront comblées le plus rapidement possible après leur formation. Cependant, dans le cas où ces mesures n'auraient pas permis d'empêcher la présence de l'espèce, le suivi environnemental du chantier (cf. MS01) sera réalisé par une personne habilitée à réaliser des captures/relâcher sur place d'amphibiens pour permettre un transfert de sauvegarde vers les zones naturelles voisines du projet.

MR04 – Lutte contre les espèces exotiques envahissantes

Groupes concernés : Flore (et indirectement ensemble de la faune)

Neuf espèces exotiques envahissantes ont été identifiées sur l'aire d'étude : l'Ailante glanduleux, le Buddléia de David, l'Érable negundo, le Galéga officinal, la Renouée du Japon, le Robinier faux-acacia, le Sénéçon du Cap, la Vergerette annuelle et la Vigne-vierge.

Les espèces exotiques présentes sur les zones d'emprise du projet devront faire l'objet d'une gestion spécifique.

Ces mesures devront également être mises en œuvre en cas de découverte d'espèces exotiques envahissantes dans l'emprise des travaux. Un chargé de mission environnement pilotera ces opérations de gestion. Les moyens de lutte préconisés seront hiérarchisés en fonction notamment de :

- la surface impactée ;
- l'espèce invasive considérée, notamment au regard de ses moyens de dispersion des enjeux sur la zone concernée.

Nous présentons ci-après les moyens de lutte envisagés, ces derniers pouvant être adaptés au cas par cas en cours de chantier et suivant le développement constaté des différentes stations d'espèces invasives.

-> **Ailante glanduleux, Érable negundo, Renouée du Japon, Robinier faux-acacia, Buddléia de David**

Prévention

Éviter :

- de transporter des fragments de plantes et des racines afin de limiter la dispersion ;
- les débardages et abattages dans les zones infestées ;
- de transporter de la terre d'une zone infestée ;
- de laisser le sol à nu dans les terrains et semer des espèces indigènes couvrantes adaptées au milieu.

Pour l'Ailante, tailler à minima les arbres adultes une à deux fois par an avant fructification pour éviter la dispersion de l'espèce.

Pour le Buddléia de David, une technique préventive consiste en la coupe systématique des inflorescences juste après la floraison pour empêcher la formation des graines et donc sa progression.

Pour l'Érable negundo, proscrire les coupes forestières et préserver les ripisylves permet de maintenir une couverture végétale peu favorable au développement de l'érable negundo. Cette espèce est en effet favorisée en pleine lumière.

Méthodes de contrôle ou d'éradication manuelle

L'arrachage manuel peut être préconisé pour les jeunes plants (plantules et plants inférieurs à 60 cm, avant la mise en place de la racine pivot pour l'ailante, plants jusqu'à 2 ans ou 1,5 m de haut avant la fructification pour le Buddleia, en avril-mai pour la Renouée). Cette méthode devient rapidement inefficace une fois que les plants ont développé leur système racinaire (Kowarick & Saumel, 2007). Attention à bien prélever l'ensemble de l'appareil racinaire pour éviter la repousse. L'arrachage est facilité s'il est effectué après une période de pluie, de préférence en juin.

La fauche répétée des semis et jeunes plants est possible, mais doit être effectuée plusieurs fois dans l'année, durant une période d'au moins 5 ans pour le Robinier faux-acacia.

Méthodes de contrôle ou d'éradication mécanique

▶ Pour l'ailante et le robinier :

Le cerclage de la tige (ou anneau) pour les arbres adultes consiste à entailler et écorcer l'arbre jusqu'au cambium, sur 3 à 5 cm de large, sur les 9/10ème de la circonférence de l'arbre la première année pour limiter les rejets. Il doit se faire nécessairement à la base du tronc, au niveau du collet. La deuxième année, le cerclage peut être effectué sur toute la circonférence de l'arbre. Il faut agir en fin de printemps. Après le cerclage des arbres adultes, il est nécessaire de suivre les arbres traités pour couper ou faucher les nombreux rejets et répéter l'opération si l'arbre a cicatrisé. Cette méthode ne peut pas être employée dans les lieux de passage à cause des risques de chute des arbres. Les coupes répétées et le fauchage sont des méthodes de gestion qui pourraient avoir une bonne efficacité contre les colonisations précoces de jeunes plants.

▶ Pour le robinier et l'érable :

L'écorçage consiste à éliminer l'écorce et à brosser le cambium sur 20 à 30 cm de hauteur en partant du niveau du sol. Cette opération se réalise en période de descente de sève. L'arbre meurt en 2 ou 3 ans. Il y a là aussi un risque de chute des arbres. À savoir :

- les individus âgés ont plus tendance à cicatriser ;
- il peut être nécessaire d'écorcer 3 années de suite si l'arbre régénère son écorce ;
- il faut écorcer sur une distance d'au moins 30 cm et sur quelques centimètres de profondeur (jusqu'à l'aubier) pour éviter la cicatrisation ;
- il faut écorcer le plus bas possible pour éviter les rejets ;

- l'écorçage se fait en automne ;
- éliminer les éventuels rejets chaque année.

La coupe des arbres adultes suivie d'un dessouchage peut être mise en œuvre pour les zones non adaptées à l'écorçage ou au cerclage pour des raisons de sécurité. Les individus coupés doivent ensuite être suivis de près afin de faucher tous les rejets, jusqu'à épuisement de la souche.

▶ Pour le buddleia :

Le dessouchage et le tronçonnage ne sont des moyens de lutte applicables que sur de faibles peuplements au stade initial d'envahissement. Les interventions se font avant la fructification, de juin à septembre généralement. Des précautions doivent être prises dessouchage et le tronçonnage pour éliminer les débris de l'arbuste parce que la tige et les fragments de racines se régénèrent facilement. Par ailleurs, les perturbations du milieu occasionnées par le dessouchage/tronçonnage des jeunes pousses ou des arbustes de buddleia favorisent leur reprise.

Après arrachage, des fauches répétées des jeunes plants et des rejets doivent avoir lieu 2 fois par an, dès le début de la floraison.

▶ Pour la renouée :

Les méthodes de lutte pour venir à bout des renouées sont préférentiellement mécaniques (arrachage ou fauchage ou broyage-concassage de terre selon le niveau d'infestation). Elles nécessitent toutes d'extrêmes précautions pour ne pas disperser la plante.

Les renouées asiatiques résistent à la fauche par une augmentation du nombre de tiges, une diminution de leur hauteur et de leur diamètre. Les diminutions des hauteurs de tiges traduisent un épuisement des réserves du rhizome entraînant une vitalité moindre de la plante. Une fauche répétée de mars à octobre (6 à 8 fois par an) donne de bons résultats à long terme (au bout de 5-6 ans). La fauche doit être complétée par d'autres méthodes (revégétalisation...). La fauche doit être réalisée avec précaution, car elle peut produire des fragments qui peuvent conduire à de nouvelles infestations.

Le bâchage avec un géotextile permet de stopper la repousse des renouées après une fauche ou un broyage. La pause d'un géotextile ou d'une bâche agricole limite efficacement la repousse des renouées, à condition d'utiliser un géotextile non tissé pour qu'elles ne puissent pas le traverser. Le bâchage se pratique plutôt en hiver (moins de risques de dispersion qu'en période végétative). L'entretien est minime, il consiste principalement à surveiller le site et à arracher les rejets.

Le brûlage par dessiccateur permet de brûler les parties aériennes et de détériorer les rhizomes. Il doit être réalisé une fois par mois durant la saison de croissance comme une fauche répétée. Il donne de bons résultats au bout de quelques années.

Méthodes de contrôle ou d'éradication biologiques ou écologiques

- ▶ Pour l'ailante, le buddleia, la renouée :

La revégétalisation permet de restaurer les sites envahis en semant ou en plantant des espèces locales (herbacées ou arbustives) qui entrent en compétition (notamment pour la lumière) avec les espèces exotiques envahissantes ciblées. Les espèces de ripisylve comme les saules ou les aulnes sont fréquemment utilisées car elles ont une croissance rapide et sont faciles à bouturer. Cette technique est généralement couplée à une autre méthode de lutte (fauche, extraction des rhizomes, bâchage, concassage, traitements chimiques...), car un milieu très envahi ne permet pas l'implantation d'autres espèces. La revégétalisation seule ne permet pas d'éliminer les renouées asiatiques.

- ▶ Pour l'érable, la renouée :

Le pâturage ovin après une coupe rase semble efficace pour l'érable, les brebis consommant volontiers les jeunes pousses et feuilles, limitant ainsi les rejets (Topin, 2013). Il permet aussi de limiter la croissance des renouées asiatiques, et dans certains cas de les éliminer sur le long terme (au bout de 5 ans). Les renouées asiatiques sont consommées par les moutons, les ânes, les chèvres, les vaches et les chevaux.

Gestion des déchets

- ▶ Pour toutes les espèces ciblées :

Tous les rémanents doivent être évacués avec précaution (bennes servant au transport bâchées).

L'élimination des déchets peut se faire par incinération ou par compostage professionnel avec méthanisation.

Pour sécher les résidus de fauche, les stocker sur une bâche en milieu ouvert et hors zone inondable :

- recouvrir le tas pour éviter toute dispersion par le vent ;
- laisser sécher les résidus pour les brûler dès que possible ;
- retourner le tas 2-3 semaines plus tard pour favoriser le séchage ;
- surveiller qu'aucun résidu ne s'enracine et, lorsque c'est le cas, l'extraire immédiatement.

Précautions

Les engins et outils doivent faire l'objet d'un nettoyage avant de traiter la zone pour ne pas importer de nouvelles graines d'espèces exotiques et après les travaux pour ne pas les introduire vers d'autres lieux lors de futurs travaux.

Prévoir un lieu de stockage à proximité de la zone d'arrachage pour l'élimination des fragments (tiges, racines...).

Attention à ne pas transporter de terres contaminées.

Pour l'ailante, il est recommandé de porter des protections, la sève de l'arbre pouvant provoquer des réactions cutanées. Le pollen peut également se révéler allergène.

-> Galéga officinal, Sénéçon du Cap, Vergerette annuelleMéthodes de contrôle ou d'éradication manuelle

L'arrachage et la fauche sont les interventions de gestion les plus fréquemment appliquées (UICN France, 2016). L'arrachage peut être réalisé lorsque la colonisation débute, lorsque seuls quelques pieds sont présents ou lorsque la zone est peu praticable pour des engins mécaniques.

Pour le sénéçon, cela doit être réalisé avant la fructification (avant fin-juin). Les plants arrachés doivent être stockés dans des sacs (les fleurs en bouton d'un plant arraché peuvent fructifier en 2 ou 3 jours). Sur sol humide, on constate que les tiges couchées au sol peuvent émettre des racines et bouturer. Après l'arrachage, les graines des années précédentes peuvent germer. Il convient donc de répéter l'arrachage chaque année, pendant plusieurs années et chaque fois que de nouveaux pieds apparaissent. Il est également possible de réaliser, après l'arrachage, un ensemencement avec des espèces végétales à fort pouvoir couvrant.

Pour la vergerette, la fauche combinée à l'arrachage doivent être répétés très régulièrement et pendant plusieurs années. La fauche doit être réalisée avant la floraison. Les petites stations peuvent être arrachées

lors d'interventions répétées toutes les 3-4 semaines, de mai à octobre (AGIN, 2014).

Précautions

Le Sénéçon du Cap est toxique pour le bétail, la fauche ne doit donc pas être utilisée comme fourrage.

-> Vigne-vierge commune

Pas de modalité de gestion connue actuellement.

MR05 – Mise en place de dispositifs limitant les pollutions des cours d'eau et des sols

Groupes concernés : Mammifères semi-aquatiques, faune aquatique

Dispositifs préventifs

Une aire étanche réservée au stationnement des engins de chantier, au stockage des produits dangereux ou potentiellement polluants sur zone adaptée par un bac de rétention ou une bâche imperméable posée sur un terrain modelé en conséquence, afin de limiter l'infiltration et les écoulements, sera mise en place dans le cadre du chantier. Elle sera complétée par une fosse de nettoyage des engins de chantier, la présence de kits anti-pollution disponibles en permanence (avec par ex. matériaux absorbants oléophiles, sacs de récupération, boudins flottants), des dispositifs de stockage des déchets ou des résidus produits dans les meilleures conditions possibles (prévention d'un lessivage par les eaux météoriques, d'une pollution des eaux superficielles et souterraines, des envols et des odeurs etc.).

Dispositifs d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier et dispositifs de lutte contre le ruissellement :

Différents dispositifs pourront être mis en place :

- des bassins de décantation provisoires avec dispositif de confinement d'une pollution accidentelle
- bassin d'infiltration, installations de traitement des effluents aqueux (système de filtration de captage de polluants, station d'épuration etc.) ;
- fossé de collecte provisoire ;
- mise en place d'un réseau séparatif (entre eau de ruissellement du chantier et eaux de ruissellement du bassin versant naturel) ;
- dérivation des eaux de ruissellement (merlons, bâches de clôtures) ;
- filtres temporaires (paille, sable, boudins « coco ») ;
- dispositif permettant de ne pas gêner le libre écoulement des eaux lorsqu'ils doivent être construits dans le lit du cours d'eau pour des ouvrages de prélèvement dans les cours d'eau ;
- dispositifs favorisant l'infiltration (exemple : griffage des zones dénudées) ;
- stationnement des engins, stockage des produits dangereux pour l'environnement, ravitaillement et nettoyage des engins seront réalisés sur des aires dédiées aménagées en conséquence. De plus, tous les engins devront être équipés de kits anti-pollution comprenant des absorbants et des tapis permettant la protection des sols contre toute fuite d'hydrocarbure.

Les dispositifs temporaires doivent être enlevés en fin de chantier, les drains, fossés de collecte et bassins comblés.

MR06 – Gestion des déchets

Groupes concernés : Tous groupes

En phase chantier, tous les déchets seront collectés, entreposés dans une zone spécialement dédiée, puis recyclés ou éliminés dans les filières agréées.

MR07 – Réhabilitation des habitats

Espèces visées : Habitats, toutes espèces floristiques et faunistiques

Restauration d'habitats

La terre végétale, décapée en début de chantier, sera réservée séparément des déblais stériles, en andains de 1,5 m de haut environ, non tassés, pendant la durée des travaux. La terre sera ensuite épandue à la surface des zones à réhabiliter (espaces verts pour la plupart), puis préparée de manière à recevoir un semis ou des plantations (hersage, etc.).

La restauration d'habitats comprendra les éléments suivants :

- 20,5 ha d'espaces verts seront réalisés en différents points du site. Il s'agira de réaliser un **semis de graminées** (*Dactylis glomerata*, *Agrostis capillaris*, *Alopecurus pratensis*, *Arrhenatherum elatius*, *Poa pratensis*, *Festuca pratensis*, *Festuca arundinacea*) et quelques dicotylédones (*Achillea millefolium*, *Lotus corniculatus*, *Trifolium repens*) avec des espèces non appétentes à proximité directe des voiries.
 - 2 475 m de **haies seront plantées** le long de la voirie et en bordure de lot composées d'essences locales (chêne pédonculé, charme, fusain d'Europe, cornouiller sanguin, noisetier, érables sycomore et champêtre, etc.). Pour les haies les plus proches de la route, on utilisera des espèces non appétentes pour l'avifaune et les insectes (érable champêtre, frêne...), afin de limiter les risques de mortalité de cette faune par collision avec les véhicules. Pour les haies éloignées de la route, on plantera des arbustes attirant les insectes et produisant des baies (aubépine, sureau, prunellier...), afin de favoriser la concentration des chauves-souris et des oiseaux à ces endroits-là, et de les inciter à suivre préférentiellement ces haies pour leur déplacement. Elles auront ainsi un rôle local dans la continuité écologique.
- Ces haies couvriront une superficie d'environ 1 ha, ce qui constitue une mesure relative à la destruction définitive de 0,13 ha de boisements (chênaie-charmaie).
- La chénaie-charmaie impactée temporairement par le projet (0,42 ha) sera réhabilitée à la fin des travaux, sous forme de **replantation d'arbres** sur les emprises concernées.

Gestion des habitats restaurés

Pour tous les habitats restaurés, une gestion différenciée sera favorisée selon les principes suivants :

- utilisation des produits phytosanitaires proscrite ;
- maintien et entretien des éléments paysagers (haies, arbres isolés, ...) ;
- absence de destruction des prairies, notamment par labour ou lors de travaux lourds ;
- maîtrise des refus et des rejets ligneux par élimination mécanique ou manuelle ;
- fauche tardive/ absence de fauche avant le 1^{er} septembre (avec déprimage possible avant le 30 avril) ;
- fauche centrifuge (si elle est possible techniquement) ou « coupe progressive » (réalisation de quelques tours, puis fauche par bandes extérieures pour faciliter la fuite des animaux).

MR08 – Mise en place de clôtures limitant l'accès à l'infrastructure pour la faune

Groupes concernés : Mammifères, amphibiens, reptiles

Afin de limiter les collisions routières pour la moyenne faune (chevreuils) et la petite faune (petits mammifères comme les hérissons, amphibiens, reptiles...), des clôtures seront mises en place sur la partie Sud du linéaire de la RN57 (secteur le moins urbanisé), entre le demi-diffuseur des Vallières et le Doubs, de part et d'autre de l'infrastructure, soit sur un linéaire d'environ 4 800 ml.

Ce dispositif sera constitué de **clôtures allant jusqu'à 2 mètres de hauteur** avec association d'une **clôture supplémentaire de maillage fin** (6,5 x 6,5 mm, 60 cm de haut), recourbée vers l'extérieur, pour empêcher les amphibiens de traverser.

La mise en place de ces barrières pour la faune améliorera l'existant par rapport à l'infrastructure actuelle. La faune ne pourra pas traverser les voies là où un danger fort de destruction par collision existe.

MR09 – Aménagement de passages à faune

Groupes concernés : Ensemble de la faune

Pour rappel, l'infrastructure réaménagée ne crée aucune rupture nouvelle par rapport à la situation actuelle. Des améliorations ponctuelles visent à favoriser le franchissement (objet de cette mesure MR09) ou à l'inverse d'éviter certaines traversées trop dangereuses pour la faune (cf. MR08).

Favoriser l'attractivité du passage inférieur sous la RN57

Le passage inférieur sous la RN57 au niveau du chemin des Vallières à Port Douvot fait probablement déjà office de passage à faune que ce soit pour la moyenne faune (Renard roux, Chevreuil...) ou pour la petite faune (Hérisson d'Europe, Rongeurs, Chauves-souris...).

**PASSAGE INFÉRIEUR SOUS LA RN57 AU NIVEAU DU CHEMIN DES VALLIÈRES À PORT DOUVOT**

Il s'agirait donc de rendre ce passage inférieur plus attractif pour la traversée de la faune et sécuriser le passage pour les Chiroptères.

Les aménagements suivants pourront être envisagés :

- plantation de haies pour guider la faune vers le passage ;
- diminution de l'éclairage de cette zone au minimum notamment pour les chiroptères ;
- mise en place d'une clôture pleine (palissade) d'environ 1,5 mètre de haut sur 25 mètres de long entre la route et le trottoir pour éviter les écrasements et guider la faune .
- remplacement du garde-corps métallique par palissade bois opaques de 1,20 m qui descendent sur les murs sur 76 ml. Cette mesure est plus propice au guidage des Chiroptères (voir MR12).

En précisant que la mesure MR08 participera également à l'efficacité de la présente mesure MR09, la faune étant volontairement contrainte d'emprunter ce passage inférieur pour traverser la RN57 entre les boisements

de la colline de Planoise (à l'Ouest de la RN57) et de la colline de Rosemont (à l'Est de la RN57).



DETAIL DU PASSAGE INFÉRIEUR SOUS LA RN57 : METTRE EN PLACE UNE CLOTURE PLEINE ENTRE LE TROTTOIR ET LA ROUTE ET OPACIFIER LE GARDE GARDE-CORPS METALLIQUE

Passages inférieurs pour petite faune

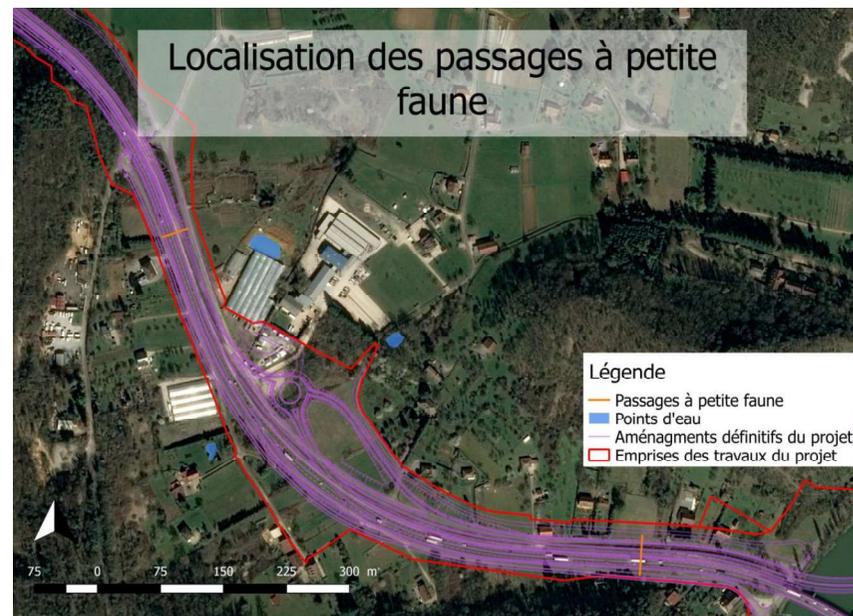
Un autre axe d'intérêt peut être défini au niveau des trois points d'eau identifiés. Ainsi, **deux passages inférieurs pour la petite faune** sont proposés dans des secteurs favorables au passage de la faune, et où l'installation de passages inférieurs est techniquement possible.

Il s'agirait de deux conduits de ciment (voire polyéthylène) placés à travers le remblai (les buses métalliques ayant une durée de vie trop courte) avec un diamètre entre 400 à 2 000 mm pour les buses (plus le diamètre est élevé, plus le nombre d'espèces susceptibles d'emprunter le conduit est important). La RN57 étant déjà existante, le conduit devra être installé par fonçage.

À noter que :

- le jointage des éléments est inutile en l'absence de fonction hydraulique ;
- le conduit doit être placé de préférence au niveau du terrain naturel ou très légèrement surélevé ;
- il est toutefois possible de limiter la longueur du passage en plaçant le conduit dans la partie supérieure du remblai ;
- une légère pente doit assurer l'évacuation de l'eau ;
- il ne faut pas qu'il y ait de surplomb ou de marche aux entrées ;
- il est également déconseillé de prolonger ou couper l'entrée du passage par un fossé qui peut limiter l'accessibilité de certaines espèces. Lorsque la place manque, des rampes étroites et maçonnées peuvent remplacer un entonnoir plus consommateur d'espace.

De part et d'autre de ces passages inférieurs, des plantations (haies, bosquets) seront réalisées pour guider la faune.



LOCALISATION DES PASSAGES INFÉRIEURS DEDIES A LA PETITE FAUNE (SOURCE : EGIS)

MR10 – Aménagement écologique des bassins de rétention

Groupes concernés : Ensemble de la faune

Chaque bassin de rétention sera :

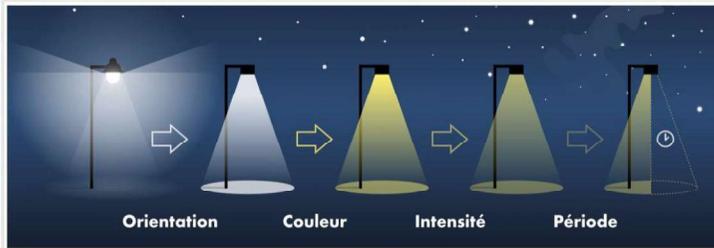
- végétalisé avec possibilité d'utilisation de plantes aux propriétés filtrantes (roseaux utilisés en phyto-épuration comme évoqué en notice paysagère) ;
- clôturé pour éviter la présence de la faune ;
- le plus proche possible des chemins existants, afin de limiter notamment la création de nouvelles voies d'accès et de limiter le chemin technique au strict nécessaire.

MR11 – Lutte contre la pollution lumineuse

Groupes concernés : Ensemble de la faune

Les éclairages choisis pour valoriser les nouvelles voiries ne devront pas causer de nuisances pour la faune. Plus précisément, les sources de lumière devront systématiquement être dirigées vers le sol. On adaptera aussi le spectre lumineux, les plages d'éclairage et l'intensité des luminaires (voir les illustrations ci-dessous).

Même si certains aménagements connexes, comme l'entrée de Micropolis ou les passerelles modes doux seront éclairés, la pollution lumineuse reste limitée étant donné que la section courante (RN57) ne sera pas éclairée, ni les échangeurs (notamment celui du Champ Melin en pleine campagne).



PRINCIPES POUR OPTIMISER L'ECLAIRAGE ET LUTTER CONTRE LA POLLUTION LUMINEUSE (SOURCE : RICEMM)

PROBLÉMATIQUES	ADÉQUATS
Conseil : Assurez-vous d'orienter votre lampadaire à l'horizontale et choisissez judicieusement l'intensité de la lampadaire.	
Conseil : Un détecteur de mouvement est idéal pour vous avertir et permet une utilisation efficace de votre éclairage.	
Conseil : Choisissez un lampadaire où l'ampoule est cachée pour réduire l'éblouissement et augmenter la sécurité.	
Conseil : Les ampoules jaunes ont des fréquences et des longueurs d'onde idéales pour réduire les insectes nuisibles et la pollution lumineuse.	

PRINCIPES DE BON ECLAIRAGE (SOURCE : RICEMM)

MR12 – Aménagements pour les chauves-souris

Groupe concerné : Chiroptères

Des écrans à chauves-souris sous la forme de panneaux déflecteurs de vol posés en marches d'escalier sur environ 25 mètres de part et d'autre de l'ouvrage pourront être installés de chaque côté du pont sur le Doubs. Le but est de limiter le risque de collision des chauves-souris transitant par la rivière avec les véhicules. Environ 200 ml de palissade de 1,5 m de hauteur seront installés.

Cet aménagement sera aussi envisagé au niveau du pont du chemin des Vallières à Port-Douvot : environ 76 ml de palissade de 1,20 m de hauteur seront installés.



PRINCIPE DE PANNEAUX DEFLECTEURS DE VOL SUR UN PASSAGE INFÉRIEUR (GAUCHE, SOURCE : CEREMA) ET EXEMPLE APPLIQUÉ (DROITE, SOURCE : EGIS)



EXEMPLE DE PANNEAUX DEFLECTEURS DE VOL SUR LE PASSAGE INFÉRIEUR (ILLUSTRATION DONNÉE A TITRE INDICATIF - SOURCE : EGIS)

5.2.3 PAYSAGE ET PATRIMOINE

■ Paysage

Un axe mieux intégré dans son environnement paysager

Les aménagements paysagers prévus dans le cadre de la dernière section de la RN57 à aménager permettront de changer l'image du contournement de Besançon et de conforter l'identité paysagère des séquences traversées (du Nord au Sud : la séquence urbaine, puis la séquence péri-urbaine agricole et boisée, puis la séquence naturelle marquée par le Doubs). Les différentes caractéristiques paysagères de cette section seront valorisées tout en garantissant une unité de traitement par souci d'homogénéité.

Les aménagements paysagers et les essences végétales proposés permettront de comprendre les différentes séquences. Ainsi :

- pour la séquence urbaine, des essences ornementales et des structures végétales anthropisées (alignements d'arbres, massifs arbustifs ornementaux, massifs de vivaces, ...) sont proposées ;
- pour la séquence agricole, des essences locales et des structures végétales évocatrices du paysage avoisinant (vergers, haies, pelouses sèches, bosquets et boisements, ...) sont proposées. Au droit des collines, la sensation d'immersion dans la végétation est renforcée (sans toutefois obstruer les vues) ;
- pour la séquence naturelle, des essences locales sont proposées, avec une structure végétale naturelle (ripisylve).

Les modelés s'inspireront également de l'existant et respecteront la topographie naturelle du site.

Un projet qui tient compte des particularités topographiques du territoire

Au Nord de la première séquence urbaine, la topographie naturelle est encore perceptible : le relief est assez doux et la RN57 suit la topographie. Plus au Sud, le relief s'accroît, et la route est soit en déblais, soit en remblais.

Le projet s'attache à respecter la topographie des secteurs traversés en ne créant pas de différence de niveau entre la route et le territoire qui la borde. Les particularités topographiques du territoire seront traitées par :

- la mise en valeur du substrat géologique affleurant, notamment au passage de l'ancienne faille au pied de Planoise ;
- le raidissement ou l'adoucissement des talus rocheux selon que le relief rencontré est abrupt ou doux ;
- la mise en scène du franchissement du Doubs par le nouveau viaduc.

Préservation et valorisation des perceptions visuelles

Le projet permet de préserver les perceptions visuelles rapprochées (riverains) et de valoriser les perceptions lointaines (aussi bien pour les usagers de la route que pour les riverains, les personnes empruntant les routes, les piétons et cyclistes empruntant la voie verte...).

Sur certains secteurs, le réaménagement de la RN57 s'accompagne de modelés et plantations, afin de protéger les riverains des covisibilités rapprochées. Les grands échangeurs placés en entrée de l'agglomération seront mis en valeur. Ils forment des portes d'entrée de la métropole.

La route est un vecteur privilégié de découverte du territoire. Les usagers disposeront de nombreuses vues remarquables du fait de la géométrie du tracé : les passages en remblais ou à flancs de coteaux permettront de créer des points de vues remarquables sur le paysage.

Dans les secteurs concernés par la mise en place d'écrans acoustiques, leur intégration paysagère et architecturale sera assurée, afin de ne pas devenir des éléments marquants du paysage local.

Les abords de la route n'étant pas systématiquement plantés, des ouvertures visuelles depuis la route seront possibles vers des éléments remarquables du paysage. Ainsi, à 70 km/h, pour profiter d'une fenêtre d'une seconde sur le paysage, cela nécessite une distance de 20 m sans obstacle visuel.

■ Patrimoine archéologique et historique

Le projet prévoit la construction d'un viaduc sur le Doubs, en limite du périmètre de protection du monument historique « Station-service de Beure ». L'impact sera très limité du fait de l'urbanisation existante et de l'absence de co-visibilité entre l'ouvrage d'art et le monument historique.

Aucune mesure n'est à prévoir au regard des effets globalement positifs sur le paysage et le patrimoine.

5.2.4 MILIEU HUMAIN

■ Infrastructures routières et déplacements

Amélioration de la fluidité sur la RN57 et du fonctionnement des différents points d'échanges

Les aménagements sur les échangeurs et l'augmentation de la capacité de la RN57 permettront d'améliorer la fluidité sur la RN57, pour le trafic de transit et de desserte locale. Cela évitera également le report de trafic sur les voiries urbaines non adaptées.

Le fonctionnement des différents points d'échanges (secteurs de l'Amitié, de Saint-Ferjeux, de Planoise et de Beure), à la fois pour les usagers de la RN57 et pour les usagers des voiries interceptées, sera amélioré.

Entre les échangeurs de Beure et de Planoise, la saturation diminuera nettement à la mise en service de la RN57 réaménagée.

L'augmentation de trafic sur la RN57 est d'environ 700 véhicules deux sens confondus sur la section Planoise/Beure en HPM, et de 900 véhicules en HPS. Ainsi, le projet permet d'attirer davantage de véhicules sur la RN57 et de soulager certaines voies alentours sur lesquelles le projet permettra de diminuer le trafic.

Notamment, sur la rue de Velotte, une diminution de 150 véhicules est observée en direction de Besançon-centre en heure de pointe du matin et une diminution d'environ 200 véhicules dans les deux sens le soir, alors que cette rue est actuellement utilisée comme voie de shunt. De même que sur la côte de Morre, en direction de Besançon-centre en heure de pointe du matin, on constate une baisse de 100 véhicules. Inversement le soir, depuis Besançon-centre, la côte de Morre est soulagée de 50 véhicules.

Le projet permettra aussi une nette amélioration des circulations et la sécurité des déplacements dans les quartiers résidentiels empruntés par les trafics de shunt.

■ Modification des circulations actuelles

Échangeur de Saint-Ferjeux

Les modifications sur les bretelles de l'échangeur de Saint-Ferjeux impliquent une diminution de plus de 250 véh/h deux sens confondus sur la rue de Dole Est en heure de pointe du matin, cette évolution est plus importante le soir avec 400 véh/h en moins deux sens confondus.

La suppression de la bretelle Dole Est vers RN57 Sud impacte environ 60 véh/h. Ces véhicules se reportent à moitié sur le giratoire de l'Amitié via la rue de l'Amitié (30 véh/h), soit via le boulevard Kennedy (20 véh/h) et

sur Planoise (10 véh/h).

Secteur Planoise/Vallières

Les modifications apportées sur le secteur Planoise-Vallières, avec la création d'une nouvelle bretelle de sortie de la RN57 après le giratoire de Planoise et une bretelle d'entrée sur la RN57 Sud, impactent principalement le giratoire de Planoise et le quartier des Vallières.

La création de ces entrée/sortie au Sud du giratoire de Planoise permet de diminuer le flux depuis le boulevard Salvador Allende de près de 160 véh/h en heure de pointe du matin et de 180 véh/h en heure de pointe du soir. Ces véhicules se reportent sur la nouvelle bretelle d'entrée via la rue Blaise Pascal. Cela permet d'améliorer le fonctionnement du giratoire de Planoise : environ 100 véh/h en moins entrent sur le giratoire en heure de pointe du soir.

Secteur de Beure

Les modifications apportées au secteur de Beure permettent d'améliorer la fluidité du trafic aux heures de pointe au niveau des giratoires. L'accès direct à la voie des Mercureaux depuis la RN57 permet d'éviter le passage de près de 2 000 véhicules deux sens confondus en heures de pointe sur le premier giratoire (véhicules empruntant le nouveau franchissement).

Il est à noter que le projet n'a pas d'impact sur le chemin de halage en rive gauche du Doubs et sur le chemin d'Avanne à Velotte. Les déplacements se feront sous le nouveau viaduc de franchissement du Doubs.

■ Amélioration des déplacements modes doux

Le projet d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure est l'occasion de développer et de sécuriser les circulations pour les modes doux.

Le projet propose une continuité modes doux en site propre (voie modes doux indépendante, garantissant la sécurité des utilisateurs) sur l'ensemble de la section comprise entre les « Boulevards » et Beure.

Quatre ouvrages de franchissement dédiés aux modes doux seront créés :

- un ouvrage à Saint-Ferjeux (reliant la rue des Flandres Dunkerque à la rue de Dole) pour franchir la RN57 : cet ouvrage permettra une traversée sécurisée de la RN57 pour les modes doux s'inscrivant dans le cadre d'une liaison sécurisée Châteaufarine > centre-ville. Une voie modes doux parallèle à la RN57 du côté de Planoise reliera directement le giratoire de Planoise à l'ouvrage réservé aux bus et modes doux et à la rue des Flandres Dunkerque ;
- un ouvrage sous la route de Dole permettant la continuité Nord-Sud pour les modes doux ;
- un ouvrage au niveau de Micropolis (reliant le secteur proche de l'église Saint-François d'Assise à la future entrée de Micropolis) pour franchir la RN57 : cet ouvrage permettra d'améliorer l'accès à Micropolis et aux installations sportives de la Malcombe depuis le quartier de Planoise ;
- une passerelle au niveau de Beure pour franchir le Doubs.

L'Eurovéloroute EV6 qui passe sur le chemin de halage en rive gauche du Doubs n'est pas impactée par le projet.

■ Amélioration de la sécurité pour tous les modes et de la desserte en transports en commun

La sécurité de tous (poids-lourds, bus et cars, voitures) sur la section de la RN57 comprise entre les « Boulevards » et Beure, notamment dans la partie Nord autour de l'échangeur de Saint-Ferjeux où les voies d'entrecroisement sont réduites, sera améliorée. Les liaisons piétons, cycles et transports en commun, seront également développées et permettront de desservir en toute sécurité les secteurs urbanisés traversés, dont Planoise, le quartier de l'Amitié ou la zone d'activités de Terre Rouge.

Le projet contribuera à améliorer la desserte en transports en commun des secteurs urbanisés environnants la RN57 (Planoise, zones d'activités, parc des expositions Micropolis, établissements scolaires et équipements sportifs). Il prévoit un certain nombre d'aménagements pour les transports en commun, de manière à leur

donner une priorité de circulation sur les autres usagers (voies réservées) ou à reconstituer des arrêts au plus proche des besoins.

Un nouvel ouvrage passant au-dessus de la RN57 et reliant la rue des Flandres Dunkerque à la rue de Dole sera réservé aux bus et aux modes doux (piétons et cycles). Il permettra d'améliorer la desserte en bus de Planoise (avec l'ajout d'un nouvel arrêt) et d'améliorer son efficacité (avec une voie dédiée au bus).

Une voie à sens unique parallèle à la RN57 et dédiée aux bus reliera le giratoire de Planoise à l'échangeur de Saint-Ferjeux. Un arrêt y sera implanté pour desservir Micropolis, ainsi que le quartier de Planoise (via la passerelle modes doux).

Au niveau du quartier des Vallières, la création de la bretelle reliant la zone des Vallières à la RN57 vers Beure, ainsi que la mise en place d'un nouvel échangeur au niveau du Champ-Melin permettront aux usagers de rejoindre la RN57 vers le Nord en évitant d'emprunter le boulevard Salvador Allende et le giratoire de Planoise.

Le nouveau viaduc de franchissement du Doubs permettra la connexion directe de la RN57 en provenance du Nord à la voie des Mercureaux. L'ouvrage routier actuel traversant le Doubs sera conservé pour desservir Beure et la RN83.

■ Amélioration de la desserte routière de la zone d'activités Terre Rouge

Une voie à sens unique reliant la rue de Dole au giratoire de l'Amitié permettra de désenclaver la zone d'activités Terre Rouge. Ainsi, la ZA disposera d'un accès depuis la rue de Dole sans passer par la RN57 et d'une sortie en direction du giratoire de l'Amitié, ce qui permettra de soulager les voiries internes au quartier qui supportent actuellement un trafic pour lequel elles ne sont pas adaptées.

■ Amélioration de la desserte routière du parc des expositions Micropolis

Une voie à sens unique parallèle à la RN57 reliera directement la sortie du site de Micropolis à la rue de Dole, permettant de se rendre soit en direction du centre-ville, soit en direction de Châteaufarine, soit en direction du boulevard Kennedy.

L'accès et l'entrée principale de Micropolis sont complètement revus dans le cadre du projet, en utilisant l'échangeur existant sur l'avenue François Mitterrand devant le stade Michel Vautrot.

■ Limitation de la vitesse à 70 km/h

La vitesse sera limitée à 70 km/h sur l'ensemble de la section comprise entre les « Boulevards » et Beure, afin d'assurer la cohérence avec les deux autres sections déjà en service, mais également d'assurer l'adéquation de la route avec sa vocation de desserte urbaine.

Aucune mesure n'est à prévoir au regard des effets globalement positifs sur les déplacements.

■ Activités économiques

Fiabilisation des temps de déplacements

Le projet aura un effet positif sur le tissu économique et industriel de l'aire d'étude, et même au-delà, en permettant de garantir une fiabilité des temps de parcours des personnes et des marchandises sur cet axe, y compris en heure de pointe.

Effets du projet sur l'attractivité territoriale et les opportunités d'installation

Le développement de l'activité économique de l'agglomération de Besançon dépend du transport de marchandises, afin de maintenir l'activité logistique et industrielle. Les parcs d'activités et entreprises implantés dans l'aire d'étude élargie bénéficient donc tous de l'aménagement de la RN57.

Plus particulièrement, la fiabilisation des déplacements consolide à long terme l'implantation des entreprises dans le secteur.

Effets du projet sur l'agriculture

Le projet d'aménagement de la RN57 ne traverse pas d'espaces agricoles. Seule la zone Sud du tronçon « Boulevards-Beure » qui était un secteur de maraîchage, compte quelques prairies et petites cultures (maraîchage, serres...). Il s'agit également d'espaces de jardins situés en fonds de parcelles privées à l'arrière d'habitations. Un seul exploitant agricole est installé dans ce secteur : il s'agit d'un horticulteur avec des serres. Aucun autre projet d'installation n'est connu.

Aucune mesure n'est à prévoir au regard des effets globalement positifs sur les activités économiques. En ce qui concerne les espaces agricoles impactés, il est prévu d'indemniser les propriétaires impactés au prorata des pertes subies (en fonction des surfaces prélevées et de la valeur agricole des terres concernées).

5.3 CONCLUSION

Lors de l'élaboration du PLU de Besançon, le projet d'aménagement de la RN57 (ou contournement de Besançon) a été intégré au document d'urbanisme en tant qu'emplacement réservé.

L'existence de cet emplacement réservé (emplacement réservé n°293) au PLU, prévu spécifiquement pour contournement de Besançon, démontre clairement l'intention de tenir compte des ouvrages à construire dans le document d'urbanisme.

Les mesures d'évitement, de réduction, de compensation, proposées lors de l'évaluation environnementale du projet, s'appliqueront afin de remédier aux effets sur l'environnement de la modification du plan.

