

## **RN 57 à Besançon, un projet d'arrière-garde de « voie rapide » coupant la ville**

### **Avis de l'Autorité environnementale : Un Camouflet pour les promoteurs !**

Avant l'enquête publique sur l'élargissement de la RN 57 entre Beure et « les boulevards » qui a lieu du 28 février au 31 mars 2022, l'Autorité environnementale (Ae) a rendu un avis sur ce projet le 10/02/2022.

Cet avis s'avère un camouflet pour ses promoteurs, allant à l'encontre de la lutte contre le changement climatique et la préservation de la biodiversité dont dépend l'espèce humaine. On retrouve dans ce rapport de nombreuses critiques déjà avancées par notre collectif d'opposants « RN+5,7° Pour une autre mobilité », les principales étant le manque de prise en considération et d'études des possibles alternatives ainsi que des répercussions à une échelle plus vaste. L'Autorité environnementale (Ae) remarque qu'aucune analyse précise des circulations à plus grande échelle n'a été réalisée, ce qui rend caduque toutes les projections de fluidification de ce tronçon. Le chantier tel qu'il est envisagé répète les erreurs des années 1970 sans prendre en compte les nouveaux modes de circulation en milieu urbain. À plusieurs reprises, l'Ae souligne que des pans entiers manquent à cette étude, ce qui donne clairement l'impression d'un passage en force : « il faut finir cette route » semble être le seul argument de ce projet.

Voici quelques extraits de l'avis de l'Autorité environnementale (le dossier complet est disponible sur [ce lien](#) :

#### Concernant le manque d'analyse à plus grande échelle :

*« ... Le réaménagement [...] ne s'insère pas dans une ambition urbaine élargie et l'étude d'impact analyse les incidences sur un périmètre trop réduit pour être pertinent ... »*

#### Concernant le manque de réalisme des hypothèses d'évolution du trafic routier :

*« Le manque de réalisme de l'étude d'impact quant aux hypothèses de trafic routier et d'urbanisation ne permet pas d'être assuré de leur prise en compte au juste niveau et remet en question l'ensemble de l'évaluation. »*

*« Le modèle de trafic n'intègre aucun effet rebond – appel d'air suscité par l'ouverture de nouvelles capacités suivi d'une nouvelle saturation et par conséquent de choix d'échappements analogues. »*

#### Concernant le manque de réalisme des hypothèses sur la qualité de l'air et la santé des riverains :

*« Sans aménagements plus volontaristes en vue de développer des modes de déplacements alternatifs à la voiture, l'effet positif sur la qualité de l'air sera faible et ne permettra pas de respecter les objectifs de qualité de l'Organisation mondiale de la santé. »*

#### Concernant le manque de cohérence des aménagements avec les usages souhaités :

*« Le parti retenu est finalement très proche de la voie rapide urbaine, même si le dossier le décrit comme un parti établi « sur la base d'un boulevard urbain, [...] La conception de l'aménagement est celle d'une voie rapide à 110 km/h. [...] Les largeurs actuellement prévues ne sont pas en cohérence avec une limitation de vitesse souhaitée à 70 km/h. »*

#### Concernant le manque d'analyse des alternatives :

*« Selon le maître d'ouvrage, aucune tentative n'a été faite pour aménager les plans de circulation en vue de décourager ces stratégies d'évitement. Aucun aménagement de réduction de la vitesse sur la voie n'a non plus été jusqu'ici prévu pour tenter de fluidifier le trafic et de réduire la congestion, ni de développer des itinéraires permettant l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture. »*

*« Aucune variante n'a porté sur l'ensemble du projet, en envisageant par exemple des hypothèses de restriction de capacité des tronçons à 2 x 2 voies et un traitement approprié des plans de circulation des alentours, ou une incitation à une utilisation des modes actifs par des investissements appropriés. »*

*« Le dossier ne comprend dès lors aucun scénario de référence au sens du code de l'environnement et les variantes se limitent à envisager différentes possibilités pour une option unique d'aménagement. »*

« ... aucun plan de circulation y dissuadant le trafic de transit n'est prévu à ce stade. »

Concernant le manque de perspectives sur l'évolution de l'urbanisme :

« Le dossier n'ouvre pas de perspective sur une autre forme d'urbanisme à repenser l'urbanisme autrement. Les opérations prévues conçoivent l'équipement routier non pas comme une desserte mais bien comme une aide au trafic de transit et un appel accru à utiliser sa voiture pour se déplacer. »

« L'infrastructure routière étant, comme l'indique le dossier, susceptible de catalyser la périurbanisation à l'œuvre dans ce secteur, elle induit potentiellement une consommation d'espaces et une artificialisation. Pourtant cet effet n'est pas abordé dans l'étude d'impact, ce qui est une lacune. »

Concernant la mauvaise évaluation des incidences sur les émissions de gaz à effet de serre :

-« [...] »

le dossier présente un biais d'optimisme qui ne permet pas d'évaluer correctement les évolutions [...] »

« [...] les émissions de gaz à effet de serre sont supposées diminuer, sans que le volume ne soit précisé, du fait de la réduction de la congestion, sans que celles liées à l'urbanisation induite soient évaluées. »

Concernant la sous-estimation des compensations à prévoir :

« L'Ae recommande de reconsidérer l'évaluation des compensations à prévoir, y compris pour la biodiversité et les milieux naturels, une fois appliquées des hypothèses d'évolution du trafic et de l'urbanisation plus réalistes. »

« L'assertion du dossier selon laquelle il ne sera pas nécessaire de faire une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées ne semble pas en cohérence avec cette description, d'autant plus que les inventaires ne paraissent pas exhaustifs. »

Concernant l'incomplétude de l'évaluation du coût des travaux :

« Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de préciser le coût estimatif des ouvrages de franchissement du Doubs et de reconsidérer le cas échéant la marge pour aléas associée. »

Concernant le « Résumé non technique » :

« [...] il ne décrit pas les difficultés de conciliation des objectifs du projet entre eux. Il présente les mêmes qualités et les mêmes défauts que l'étude d'impact en accentuant encore son biais d'optimisme. Il devra être complété d'un certain nombre d'éléments avant l'enquête publique et être adapté et actualisé pour le dossier d'autorisation environnementale. »

Notre collectif s'insurge contre la brochure 4 pages distribuée dans les boîtes à lettres. Cette dernière apporte en effet une information incomplète, partielle, voire fautive qui tourne essentiellement à de la propagande en faveur du projet.

La réponse de la DREAL, obligée d'être rédigée en un temps record avant le début de l'enquête publique, est bien loin de répondre aux critiques et interrogations de l'Ae.

Ce projet est le fruit d'une vision des déplacements d'un autre âge qui ne correspond plus à la réalité décrite par les dernières publications du GIEC qui rappellent qu'il est impératif de prioriser les alternatives à la voiture individuelle. Notre collectif reste mobilisé pour appliquer ses recommandations en actes en luttant contre ce projet.

« RN +5,7° Pour une autre mobilité » s'associe à l'appel pour la **Marche Climat du samedi 12 mars à 10h30 parc Micaud à Besançon.**

Contact presse : Patrick BOURQUE 06 30 10 33 85 [patrick.bourque@fne-bfc.fr](mailto:patrick.bourque@fne-bfc.fr)

Membres du collectifs « RN + 5,7° Pour une autre mobilité » signataires :

