République Française
ooooooOOOooooo

Préfecture du Doubs à BESANCON
ooooooOOOooooo

Communes de PONTARLIER et La CLUSE et MIJOUX

ooooooOOOOOooooo

ENQUETE PUBLIQUE UNIQE

préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P) du projet d'aménagement de la R.N. n°57 sur la section comprise entre le carrefour des Rosiers à la CLUSE et MIJOUX et la place de la Gare à PONTARLIER et des acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation et à la déclaration de cessibilité des immeubles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de ce projet.

ooooooOOOOOooooo

CONSULTATION PUBLIQUE

du lundi 28 février 2022 au jeudi 31 mars 2022 inclus.

oooooooooOOOOOOOOooooooooo

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

établis par Monsieur Gabriel LAITHIER, Commissaire enquêteur désigné par Décision E 22000007/25 signée le 27 janvier 2022 par Monsieur Thierry TROTTIER, Président du Tribunal administratif de BESANCON (Doubs),

ooooooOOOOOOooooo

2ème PARTIE

SOMMAIRE

1 – CONCLUSIONS MOTIVEES

Objet de l'enquête et rappel général.

1.1. Quant à la qualité du dossier et à la régularité de la procédure,

1.2. Quant à la déclaration d'utilité publique,

1.2.1. Enjeux positifs

1.2.1.1. Opportunité du projet et choix de la variante,
1.2.1.2. Fluidité et sécurité de la circulation,
1.2.1.3. Promotion des modes doux de déplacement, du covoiturage et transports collectifs,
1.2.1.4. Incidences environnementales,

1.2.2. Enjeux négatifs.

1.2.2.1. Atteinte à la propriété privée et gêne commerciale,,
1.2.2.2. Coût du projet,
1.2.2.3. Nuisances sonores.

1.3. Quant à l'enquête parcellaire.

1.3.1. Adéquation entre les besoins et les prélèvements,
1.3.2. Respect des droits et écoute des propriétaires.

1.4. Conclusion générale.

2 – AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

2.1. Quant à déclaration publique.

2.1**.** Réserves expresses,
2.2. Recommandations,

2.2. Quant à l'enquête parcellaire.

2.2.1. Réserves expresses,
2.2.2. Recommandations.

Objet de l'enquête, rappel général.

L'enquête publique unique s'est déroulée du lundi 28 février au jeudi 31 mars 2022 inclus soit 32 jours consécutifs sur le territoire des communes de PONTARLIER et La CLUSE et MIJOUX. Elle concerne l'aménagement de la R.N.57 du carrefour « André Malraux » à l'intersection des « Rosiers ». Les travaux consistent en la création d'une deuxième voie dans le sens sud/nord, en l'aménagement d'espaces réservés aux « modes doux », en l'agrandissement du giratoire « de la Gare » et en l'amélioration des feux tricolores du carrefour « Saint Claude ». Ce projet nécessite des expropriations.

La consultation porte sur la déclaration d'utilité publique et la déclaration de cessibilité des immeubles dont l'acquisition est nécessaire.

Nous avons œuvré en symbiose avec :

- ✓ l'Autorité organisatrice de l'enquête à savoir la préfecture du Doubs représentée par Madame Annie HERNANDEZ et Madame Stéphanie BRAUD en charge du bureau des enquêtes publiques,
- ✓ le porteur du projet à savoir la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement représentée par Monsieur Jean-Noël LAMBERT, Monsieur Mathieu DESINDE et Madame Eliane GILLET en charge du dossier.

Ces divers correspondants, chacun en ce qui le concerne, ont répondu promptement et efficacement à nos attentes plus précisément la présentation du dossier, la visite explicative des lieux, l'organisation de la réunion publique, le transfert des observations adressées sur le registre électronique, la réception du procès-verbal de synthèse des observations et la délivrance d'un mémoire en réponse.

Les présentes conclusions résultent de l'étude du dossier, de notre connaissance des lieux, des observations formulées par le public, de l'Avis de l'Autorité environnementale, des explications et objections développées par le maître d'ouvrage, des renseignements obtenus auprès de personnes averties et de notre réflexion personnelle. Elles font partie intégrante du rapport complet d'enquête publique et ne peuvent en être scindées.

Nous exposons nos conclusions et nous fondons notre avis en nous assurant dans un premier temps de la consistance du dossier et de la régularité de la procédure, puis selon la théorie du bilan, nous recensons, analysons et évaluons les facteurs qui constituent des enjeux positifs (avantages) et négatifs (coûts) afin d'établir ou non « l'utilité publique du projet ». Nous poursuivons en nous assurant que les surfaces expropriées correspondent aux besoins et que les droits des propriétaires et autres ayants-droits sont bien respectés.

Le public a démontré un vif intérêt pour cette consultation en émettant 117 observations qui traduisent pour certaines une étude approfondie du projet avec parfois l'annexion de documents (84 contributions sur le registre électronique, 10 sur le registre papier à La CLUSE et MIJOUX, 9 sur le registre papier à PONTARLIER et 14 par correspondances adressées ou déposées au siège de l'enquête).

Le déroulement de l'enquête publique, la consistance du dossier, la contribution de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (M.R.A.e), le listage et l'analyse de toutes les observations sont relatés dans notre rapport auquel le lecteur peut utilement se reporter (document distinct et joint).

1.1.Quant à la qualité du dossier et à la régularité de la procédure.

Le dossier soumis à enquête publique renfermait les pièces listées aux articles R 112-4 er R 112-5 du Code de l'expropriation. Les prescriptions figurant aux articles R 112-1 à R 112-24 et R 131-1 à R 131-14 ont été scrupuleusement respectées. Les divers documents proposés, aisément lisibles et compréhensibles,

enrichis de planches photographiques, plans et graphiques permettaient à chaque personne intéressée de s'approprier le projet et d'en saisir les tenants et aboutissants. La teneur détaillée et argumentée de nombreuses observations atteste d'ailleurs de cette possibilité. Certes, quelques intervenants, comme à l'accoutumée, s'interrogent naturellement sur des points particuliers de la réalisation qu'il n'est pas possible de préciser à ce stade d'avancement.

Les documents présentaient dans le détail les cinq variantes étudiées et justifiaient la solution retenue à la lumière de la concertation publique. J'ai apprécié, à l'instar du public, les nombreuses planches photographiques présentes dans les divers fascicules.

Le dossier d'enquête parcellaire, outre une notice explicative, comportait un plan parcellaire, échelle 1/500 qui couvrait l'ensemble du linéaire du projet en deux planches. Il était complété d'une liste des propriétaires réels et autres ayants droits avec indication de tous les éléments utiles sur les propriétés à exproprier.

Nous n'avons ouï aucune doléance sur la complétude et la lisibilité du dossier.

La concertation préalable, réalisée du 15 octobre au 10 décembre 2018, a proposé un éventail de modalités permettant à chacun de s'informer et de s'exprimer sur les cinq variantes soumises à étude. Elle a été ponctuée de réunions de présentation à l'adresse des municipalités, des associations de quartier (Chapelle/Charpillot et Larmont), de commerçants et de travailleurs frontaliers, des entreprises du secteur et des transporteurs. Elle a bénéficié d'une communication étoffée avec conférence, articles de presse, affichage au long du linéaire, page dédiée sur le site Internet de la DREAL, parutions sur les magazines des collectivités. La formulation des observations était possible sur deux registres en mairies (PONTARLIER et La CLUSE et MIJOUX), sur une adresse électronique et par voie postale. Les échanges sur le projet s'avéraient possibles lors de huit permanences assumées par le maitre d'ouvrage et une réunion publique. Le bilan de la concertation s'établit à 122 contributions écrites, les permanences ont permis l'accueil de 250 personnes alors que la réunion publique a compté 300 participants.

Une synthèse des contributions a été rédigée suivie de la production d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage. Nous notons que la variante A' a été retenue à la lecture du bilan de ce temps d'information, d'explication, d'écoute et d'échange.

Nous considérons que la concertation préalable a été conduite certes dans le respect des textes mais avec une volonté évidente de présenter un projet en cinq variantes et de recueillir les appréciations et réactions des diverses couches sociales composant la population du secteur.

L'enquête publique s'est déroulée durant 32 jours consécutifs sur le territoire des communes concernées PONTARLIER et La CLUSE et MIJOUX. Nous avons été désigné par Monsieur le président du Tribunal administratif et nous avons examiné avec l'Autorité organisatrice de l'enquête tous les aspects de la mission de la préparation de l'arrêté d'ouverture jusqu'à la remise du rapport et des conclusions. L'information du public a été réalisée dans l'esprit et la lettre des textes législatifs et réglementaires par l'affichage de « l'avis d'enquête » aux panneaux des mairies réservés à cet effet et sur l'emprise du projet ainsi que par la publication des « annonces légales. Cette publicité a été confortée par divers articles parus dans la presse et communications opérées par les vecteurs d'information.

Le dossier était accessible par voie électronique durant toute la durée de la consultation et en version « papier « en mairies de PONTARLIER durant 180 heures et de La CLUSE et MIJOUX durant 101 heures soit un total cumulé de 281 heures. Le public avait la faculté de déposer ses observations selon les mêmes moyens.

Nous avons décidé et organisé une réunion d'échange et d'information avec le public le samedi 12 mars 2022 de 9 heures 30 à 12 heures ; nous avons établi un compte rendu à l'issue. Nous avons tenu SIX

permanences (4 à PONTARLIER et 2 à a CLUSE et MIJOUX) de chacune 3 heures et nous avons reçu en particulier à sa demande, durant 1 heure l'association du quartier « Chapelle/Charpillot ». Nous avons, à l'issue de la consultation, pris en charge les registres d'enquête et les documents annexés. Nous avons établi un procès-verbal de synthèse des observations à l'adresse du maître d'ouvrage qui nous a retourné un mémoire en réponse particulièrement explicatif et détaillé.

La consultation qui a suscité un vif intérêt, s'est déroulée dans un climat serein avec des possibilités indubitables d'information et d'expression. Elle n'a été entachée, à notre connaissance, par aucun incident ou dysfonctionnement.

Nous considérons en conséquence que la procédure a été régulière et a permis une information dense avec la faculté de s'exprimer aisément et librement dans des conditions particulièrement satisfaisantes. Nous estimons que le déroulement de la consultation, dans le respect avéré et vérifiable des prescriptions légales et réglementaires, a parfaitement répondu à son objet et aux attentes du public.

1.1. Quant à la déclaration d'utilité publique.

1.1.1. Enjeux positifs du projet.

La finalité du projet consiste, en premier lieu à fluidifier la circulation dans le sens sud/nord à l'entrée de PONTARLIER. Nous observons que l'aménagement génère dans le même temps des incidences positives non négligeables en matière de sécurité du trafic, d'incitation au recours des modes doux de déplacement et de protection de l'environnement.

1.1.1.1. Opportunité du projet et choix de la variante

La circulation automobile, à l'entrée sud de la ville, souffre de ralentissements très importants qui, fréquemment s'apparentent à une paralysie temporaire du trafic. Ces phénomènes se produisent les jours ouvrés, essentiellement de 16 à 18 heures 30, et à moindre importance le samedi de 9 heures à 12 heures. Ces perturbations résultent du retour des travailleurs frontaliers mais également des déplacements des habitants des communes périphériques. L'acceptabilité sociale de cette situation devient de plus en plus problématique et chacun s'accorde sur l'obligation de découvrir une solution pérenne aux fins de, sinon résoudre totalement, au moins réduire les difficultés. En effet, une exigence excessive de temps pour effectuer un court trajet irrite de plus en plus les habitants contraints d'utiliser cet itinéraire durant ces créneaux horaires.

Le projet d'un véritable contournement, sans doute imaginable à la fin du siècle dernier, constitue, à notre sens, une utopie actuellement. Il exigerait des travaux considérables représentant un coût insupportable mais également des incidences environnementales inacceptables eu égard à l'existence d'une flore et d'une faune protégées sans omettre les prescriptions du Plan de Prévention des Risques d'Inondations (P.P.R.I) dit du « Doubs amont ».

Nous considérons que, pour l'heure et à notre grand regret, cette solution sans doute idéale en terme d'efficacité doit être oubliée.

Les études conduites, particulièrement affinées et complètes, ont débouché sur la présentation de cinq variantes qui proposaient un aménagement in situ. Elles ont été étudiées et soumises à l'appréciation du public lors de la concertation préalable. Le fruit des échanges et les contraintes socioéconomiques ont orienté le choix qui s'est fixé sur la variante « A' » qui, selon une comparaison multicritères, offrait le meilleur rapport avantages/inconvénients.

Les justifications du choix portent sur divers ordres plus précisément les impacts sur l'environnement, les atteintes à la propriété, l'amélioration de la circulation routière, la promotion des modes doux ou le confort et l'accès des riverains et bien évidemment le montant de l'investissement.

Nous considérons que, eu égard à la situation routière existante, aux résultats des études effectuées, aux résultats escomptés, aux incidences minimes sur l'environnement, aux impacts acceptables sur les propriétés et au montant raisonnable des travaux, la solution proposée nous apparaît opportune avec un choix judicieux de la variante. Elle sert indubitablement l'intérêt général.

1.1.1.2. Fluidité de la circulation.

La R.N. n°57 supporte divers trafics ; tout d'abord, il s'agit d'un axe de transit qui relie le Luxembourg à la Suisse en drainant des usagers au long des contrées traversées. Ensuite, cette route dessert une région touristique et sectionne une ville sous Préfecture qui connaît une activité industrielle et commerciale remarquable. Enfin, elle accueille les divers déplacements des habitants de villages périphériques en plein essor qui ressentent la nécessité de venir « à la ville ». De plus, elle connaît le phénomène des travailleurs frontaliers souvent contraints d'utiliser leur véhicule personnel en raison de la pauvreté des transports en commun, routiers et ferroviaires d'ailleurs.

Cet axe enregistre un trafic habituel soutenu, proche des limites de sa capacité. Dès lors, toute densité en augmentation provoque des ralentissements considérables, voire une congestion de la circulation.

Nous avons bien conscience que le projet ne solutionnera pas totalement les difficultés comme par enchantement. Il améliorera cependant grandement le temps des déplacements avec un gain calculé de 14 minutes entre le lieu-dit « La Gauffre » et le giratoire « Louis Pergaud ».

Certains intervenants redoutent que les retenues observées actuellement entre les Rosiers et le collège Malraux ne se reportent en aval à hauteur du carrefour Saint Claude. Ils méconnaissent sans doute le fait que le tiers des usagers quitte la R.N. 57 à hauteur du giratoire Malraux pour se diriger vers le centre ville. Néanmoins, en l'absence d'un aménagement conséquent de l'intersection R.N 57/Rue Montrieux/ Rue du Stand, la régulation des flux par feux tricolores ou clignotants exige une étude affinée et une maintenance constante. Nous considérons que les choses ne peuvent et ne doivent demeurer longuement en l'état. Une solution telle que construction d'un giratoire à l'instar de celui en aval de la gare avec amélioration du passage inférieur de la voie ferrée pour les divers usagers (automobilistes, cyclistes et piétons) est à envisager dès que possible.

Nous considérons que l'aménagement de la R.N. 57, sans constituer une panacée, contribue à la fluidité du trafic et à la raréfaction de la congestion routière actuellement observée en amont du giratoire Malraux.

1.1.1.3. Sécurité du trafic routier.

Le trafic routier, actuellement s'écoule sur une chaussée bidirectionnelle à deux voies (une dans chaque sens), sans prescription ou interdiction particulière. Ainsi, certains usagers, tournent à gauche, cisaillent le flux inverse pour se diriger sur l'autre bord de la chaussée. Cette manœuvre se révèle toujours hasardeuse, parfois dangereuse lorsque la densité de la circulation est importante.

Le projet comporte la pose d'une séparation physique entre les chaussées sud/nord et nord/sud. Les automobilistes devront emprunter un giratoire afin d'atteindre leur point de destination en quittant la voie de circulation sur la droite. Il s'agit, à notre sens, d'une sage précaution.

Nous estimons que cet aménagement sécurise le trafic et évite des collisions frontales. Certes, il allonge parfois de quelques dizaines de mètres le déplacement afin de prendre le sens imposé à un giratoire. Cet inconvénient s'avère dérisoire eu égard au gain de sécurité.

1.2.1.4. Incitation aux modes doux de déplacement.

Les cyclistes et piétons disposent actuellement d'espaces dédiés étroits, mal entretenus et parfois discontinus. Ils s'exposent ainsi à des risques d'accidents, en particulier par mauvais temps, en raison de la proximité avec les véhicules automobiles et notamment les poids lourds. Nous avons constaté cet état de fait lors de la reconnaissance des lieux réalisée à pied sous la pluie.

Une telle situation n'encourage pas au recours des modes doux et la méfiance est pleinement justifiée dans de telles conditions.

Le projet offre des cheminements plus confortables et sécurisés pour ces usagers dont le nombre croît régulièrement par économie mais aussi et surtout par souci de réduire la pollution. Il appartient à la puissance publique de mettre à disposition les espaces qui répondent aux attentes. Certes, une certaine proximité avec les véhicules à moteur persistera au regret de certains intervenants.

La proposition d'aménager des voies plus éloignées du trafic routier en utilisant le Chemin de la Fauconnière et/ou la piste forestière à l'est représente à priori une idée intéressante. Elle n'incombe pas au maître d'ouvrage dont la mission et la compétence se limitent aux abords immédiats de la R.N. 57. Il appartient à la Communauté de communes, si elle le juge utile, de se saisir de cette proposition, d'étudier sa faisabilité et de l'intégrer au besoin dans son schéma de pistes cyclables et chemins piétonniers en cours d'élaboration semble-t-il. Une telle réalisation garantirait une continuité vers La CLUSE et MIJOUX et vers le Lac Saint Point.

Nous estimons que les équipements dévolus aux cyclistes et piétons inciteront à user de ces modes déplacement. La proximité toute relative avec les véhicules automobiles l'intérêt procuré avec un gain important de sécurité et de confort par rapport à la situation actuelle représentent des effets appréciables et appelés à être appréciés.

1.2.1.5 Réduction des gaz à effet de serre et de la pollution des eaux.

La réalisation du projet n'emporte pas d'effets néfastes sur l'environnement en général. Il ne génère aucune artificialisation des sols car il évolue en milieu imperméabilisé et l'emprise supplémentaire de 4200 M² est compensée par la remise en prairie d'une surface équivalente en provenance de la démolition de plusieurs bâtiments. Les travaux comportent l'installation de franges boisées, la recréation de lisières arbustives et la plantation de 130 arbres. Ces espaces boisés accueilleront naturellement des espèces avicoles et terrestres variées.

Les émissions de polluants résultant de la circulation automobile seront réduites en raison d'une plus grande fluidité du trafic. Les calculs opérés énoncent une baisse annuelle de 18 t. eq.CO^2. La qualité de l'air ne sera nullement menacée et même améliorée.

La flore et la faune ne sont, à notre avis, aucunement concernées car éloignées de l'emprise des travaux, qui, rappelons-le se limite à un espace urbain et urbanisé. La menace sur le lynx boréal, signalée par l'Autorité environnementale et quelques intervenants, ne nous semble pas fondée. Cet animal non connu comme anthropophile ne fréquente pas habituellement de telles zones ; toutefois, le maitre d'ouvrage s'engage à compléter l'étude sur les éventuels points de passage et le cas échéant à prendre les mesures appropriées de protection.

Nous apprécions aussi et surtout le recueil et le traitement des eaux de la plate-forme routière actuellement rejetées directement dans la rivière « le Doubs ». La qualité des eaux de surface et souterraine reste un sujet préoccupant ; le projet apporte une amélioration incontestable par la réalisation d'un bassin de décantation/épuration.

Nous réfutons fermement les griefs formulés dans quelques observations, parfois en termes acerbes, quant à une atteinte à l'environnement en général.

Nous estimons que la configuration des lieux, la nature du projet et les mesures prises ne provoquent aucune atteinte particulière à l'environnement. Nous pensons que les divers aménagements accompagnant les travaux de la R.N 57 contribueront à l'embellissement de cette entrée de ville, souvent jugée austère.

1.2.2. Enjeux négatifs du projet.

Le projet génère quelques incidences négatives, certes en nombre réduit mais consistantes ; le maître d'ouvrage s'emploie à les atténuer. Elles concernent la propriété privée, le coût financier et les nuisances sonores.

1.2.2.1. Atteinte à la propriété.

Il s'agit, à notre sens, d'un problème crucial car, fréquemment la propriété représente une valeur affective et même sacrée dans l'esprit du public. Nous notons avec soulagement que plusieurs propriétaires de constructions acceptent l'aliénation de leur bien sans opposition pour des raisons pratiques et réfléchies d'ailleurs.

Nous observons aussi que de nombreux propriétaires sont concernés par des surfaces mineures qui méritent une prise en compte mais qui ne sont pas gravissimes. Nous constatons par contre, avec une certaine amertume, la situation de Monsieur et Madame Thierry RENAULT, demeurant 1 rue André de Chénier. Le terrain d'assiette de leur demeure d'une surface de 514 M² sera réduit de 176 M² soit 34,24 % et malheureusement, le prélèvement se situe du côté de la source des nuisances sonores. Nous espérons que la protection acoustique envisagée se révélera efficience. Nous souhaitons ardemment surtout que l'indemnisation se situe à la hauteur du préjudice car il n'existe pas apparemment d'autre formule.

Le cas de deux commerces soit la station- service et la boulangerie méritent une attention toute particulière. Nous avons mémorisé les possibilités de délocalisation proche qui constitueraient une issue heureuse en cas d'aboutissement. Nous invitons le maître d'ouvrage à déployer toute son énergie en liaison avec Monsieur le Maire de PONTARLIER aux fins de parvenir à une solution. Le rôle de ces commerces dépasse largement l'aspect économique ; ils assument une mission sociale comme magasins de proximité.

Nous n'avons rencontré aucun propriétaire enclin à faire pour l'heure de la résistance car tous ont le sens de l'intérêt général. Cette attitude qui les honore ne doit surtout pas être considérée comme une faiblesse. Nous invitons le maître d'ouvrage, sur ce chapitre des expropriations, à poursuivre le dialogue et la concertation comme il a débuté à le faire ; nous lui demandons aussi et surtout à faire preuve d'humanité.

L'expropriation, qu'elle concerne un particulier ou une société, demeure une opération douloureuse. Il appartient au maitre d'ouvrage d'adopter l'attitude qui convient. Nous considérons que cette question de l'expropriation si regrettable qu'elle soit, ne remet pas en question l'intérêt publique du projet. Elle

conserve une amplitude limitée et permet un traitement au cas par cas afin qu'aucun propriétaire ne ressente le désagréable sentiment d'être spolié. Nous demandons au maitre d'ouvrage de réduire, dans le mesure du possible, le prélèvement sur la parcelle du couple Thierry RENAULT.

1.2.2.2. Coût financier.

Le montant des travaux s'élève à 14,1 millions d'euros. Le public juge son importance sur une échelle qui s'étale de négligeable pour quelques uns à insupportable pour de plus nombreux appréciateurs. L'investissement correspond évidemment aux travaux et autres indemnités à solder. Nous jugeons cette somme raisonnable eu égard à la dépense d'autres projets. Nous considérons comme une erreur le fait d'établir un rapport entre les millions d'euros prévus et les minutes économisées. Les avantages du projet ne se limitent pas à un gain de temps fût-il souhaité et apprécié.

Nous invitons le public à exploiter minutieusement les données figurant dans l'étude socio-économique, étude à notre connaissance nullement contestée. Les modalités de calcul des coûts/avantages exigent une étude affinée. Les avantages listés correspondent à des réalités qu'il s'agisse de gain de temps, de sécurité, de pollution de l'air et d'effet de serre ou encore de bruit. Les coûts énumérés qu'il s'agisse des travaux, des acquisitions foncières et des prestations intellectuelles débouchent sur un total nominal.

Les méthodes employées qui ne relèvent pas de l'alchimie avec des chiffres utilisés sans doute proches des réalités, autorisent une conclusion à savoir que l'investissement actualisé certes modeste (inférieur à 20 millions d'euros) permet un bilan global d'avantages socio économiques se chiffrant à près de 250 millions d'euros. Nous admettons bien volontiers que l'évaluation des coûts est aisément empreinte de réalisme alors que celle des avantages peut apparaitre très théorique pour les personnes non initiées.

Nous considérons personnellement et concrètement que le montant de l'opération appelée dépense par certains et investissement par d'autres n'est en aucun cas excessive eu égard aux avantages escomptés. Le montant des travaux n'est certes pas négligeable et il est de nature à interpeller évidemment certaines personnes. Toutefois, nous estimons que cette dépense, non effectuée à fonds perdus, correspond en fait à un investissement très certainement rentable pour la population en général et les usagers en particulier. Elle atténuera au moins une situation pénible, vécue au quotidien par de nombreuses personnes contraintes de se déplacer.

1.2.2.3. Nuisances sonores.

Nous abordons ce sujet préoccupant pour certains et nous le qualifions d'inconvénient potentiel. En effet, la densité du trafic ne sera pas augmentée et les flux circuleront plus régulièrement avec moins « d'a coup ». La succession « arrêt/démarrage » d'un véhicule augmente les nuisances sonores du trafic routier. Néanmoins, une augmentation du bruit reste à craindre aux abords du collège MALRAUX et du chemin du Larmont en raison du rapprochement de la chaussée circulée des habitations et de la suppression du bâtiment carrefour Marckett qui, actuellement constitue un écran de protection.

L'évolution du bruit fluctue au long du linéaire du projet L'intensité croît, de manière inégale, du giratoire Malraux jusqu'à hauteur de « COFRECO » puis décroît en direction de l'intersection des Rosiers.

Les nuisances sonores augmentent généralement de manière non significative ; toutefois selon le logiciel « Mithra », quatre bâtiments (n°3, 5, 5bis et 29) implantés aux abords du futur giratoire près du collège Malraux risquent de souffrir d'une élévation plus importante avec un possible dépassement des seuils réglementaires. Dès lors, une protection acoustique est prévue sous forme de murs de clôture ou écran absorbant. Nous souhaitons que ces aménagements, dans la mesure du possible, s'intègrent dans

l'environnement proche et offrent un esthétisme convenable. Nous avons vu en d'autres lieux des murs antibruit arborés qui produisaient un bon effet. Nous proposons également le choix d'un revêtement silencieux.

Nous enregistrons avec satisfaction que 16 bâtiments soit 30 logements environ sur 31 comptabilisés au long de la R.N. 57 bénéficieront d'une réduction des niveaux de bruit.

Nous avons exploité les études acoustiques figurant au dossier et l'expérience démontre que les simulations se révèlent généralement très proches de la réalité. Nous enregistrons avec satisfaction la prise en compte de cette menace par le maitre d'ouvrage et le projet de mesures efficientes afin que la réglementation soit respectée.

1.3.Quant à l'enquête parcellaire.

Cette consultation n'a pas suscité de remarques particulières. Toutefois, Monsieur Jérôme ROTA, pour la Société THEVENIN-DUCROT (Observation 82/R.E) communique sa surprise de constater que sa société n'est pas considérée comme propriétaire de la totalité de l'emprise du garage JUSTO.

Le Maître d'ouvrage propose une vérification au bureau des hypothèques ; nous demandons une clarification afin de lever tout doute.

1.3.1. Adéquation entre besoins et prélèvements de foncier.

Nous n'avons noté aucune doléance traduisant un excès de prélèvement et nous avons constaté un ajustement correct des prélèvements au regard des besoins. Nous avons pris conscience, au long des échanges avec le maitre d'ouvrage durant la consultation, qu'il nourrissait le souci d'impacter à minima les propriétés.

Nous observons l'existence d'une réelle adéquation entre les besoins et les prélèvements ; tout au plus, nous souhaitons, dans la mesure du possible, un allégement de l'amputation de la parcelle de Monsieur et Madame Thierry RENAULT (Terrier n°4, parcelle cadastrée AO n°75) particulièrement impactés en terme de pourcentage prélevé sur leur parcelle.

1.3.2. Respect des droits et écoute des propriétaires.

Le maître d'ouvrage s'est employé à faire parvenir par pli recommandé avec accusé de réception l'avis d'enquête à tous les propriétaires et autres ayants droits et ce, quinze jours avant le début de la consultation. Il s'est investi à rechercher les adresses nouvelles en cas de changement. Il a été procédé, en dernier lieu, à un affichage en mairie de PONTALIER.

Nous n'avons reçu aucune doléance à ce sujet.

Le maître d'ouvrage a rencontré, de manière informelle plusieurs propriétaires qui avaient formulé une demande. Plusieurs visiteurs, nous ont fait connaître verbalement lors de la consultation, l'attitude apparemment constructive et le sens de l'écoute de l'expropriant.

Nous invitons le maître d'ouvrage à poursuivre cet esprit de dialogue qui, finalement, bénéficie aux deux parties.

1.4.Conclusion générale.

Nous avons veillé à la régularité de la procédure. Nous avons observé minutieusement le territoire y compris durant les horaires de circulation routière difficile. Nous avons visité les lieux d'achoppement. Nous avons pris conscience de la finalité du projet. Nous avons écouté avec attention le maître d'ouvrage mais également les maires des communes concernées. Nous avons accueilli le public avec disponibilité et assuré une écoute attentive. Nous avons disséqué la teneur des observations et mémorisé les souhaits et inquiétudes exprimés. Nous avons émis pour chacune des observations un avis motivé dicté par le cadre de la mission confiée.

Nous considérons que le projet soumis à enquête publique ne comporte aucune particularité atypique mais cherche à solutionner une situation exécrable lorsqu'elle est vécue au quotidien.

Nous estimons que le rapport coût / bénéfice se montre particulièrement acceptable. En effet, nous n'omettons pas que les travaux envisagés, au montant raisonnable, ne se limitent pas strictement à l'amélioration de la circulation routière. Ils revêtent parallèlement un impact positif non négligeable sur la sécurité du trafic par l'interdiction de cisailler les flux, sur l'encouragement aux modes doux de déplacement par un gain de confort et de sûreté, sur l'élévation de la pureté de l'air par une réduction de la production de gaz à effet de serre, sur la qualité des eaux par une épuration avant rejet des eaux de la plate-forme et enfin par un embellissement de l'entrée de ville par une plantation conséquente d'arbres, lisières arbustives et franges boisées. Dès lors, nous considérons que le projet se caractérise indéniablement par son utilité publique. Le bilan coût/avantage des travaux de la R.N 57 ne suscite aucun doute en notre esprit.

Nous éludons fermement pour l'heure, l'hypothèse d'un véritablement contournement susceptible d'ailleurs d'être rejeté en raison du montant insupportable des travaux et de ses conséquences inacceptables sur l'environnement.

La procédure relative à l'expropriation nous apparait respectée. Les propriétaires et autres ayants droits concernés, réglementairement informés, ont été en mesure de s'exprimer dans des conditions régulières. La nature et l'étendue des immeubles susceptibles d'être expropriés, correspondent aux besoins du projet.

En conclusion, nous demandons au maître d'ouvrage de se pencher avec intérêt, en utilisant la plénitude de ses compétences, pour régler au mieux les difficultés justement soulevées au carrefour Saint Claude. La solution temporaire se situe à notre sens dans le réglage opportun des feux efficients de régulation (tricolores ou clignotants) dans l'attente d'un aménagement pérenne du carrefour. La réalisation des travaux projetés sur la R.N 57 n'interdit pas aux Autorités, chacune en ce qui la concerne, de favoriser la promotion des modes doux, du covoiturage et des transports en commun. Nous préconisons, en vue d'une meilleure fluidité du trafic de limiter la vitesse à 50 km/heure sur l'ensemble du tronçon concerné.

2 – AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

VU, l'étude du dossier sous mis à enquête publique unique, les observations formulées par le public, les entretiens avec les personnes concernées ou averties, notre connaissance des lieux et les explications développées par le porteur du projet,

VU, la régularité de la procédure appliquée à l'enquête publique et son déroulement,

VU, les conclusions exposées supra,

CONSIDERANT la finalité et la globalité du projet,

nous avons l'honneur d'émettre :

A)- concernant l'utilité publique du projet de travaux sur la R.N. 57 un :

AVIS FAVORABLE

2.1.1. Recommandations :

Nous demandons une attention particulière sur la fluidité au carrefour Saint-Claude et une limitation de vitesse à 50 km/heure sur l'ensemble du tronçon,

2.1.2. Réserves expresses :

Notre avis n'est conditionné par aucune réserve expresse ou mesure suspensive.

B)- concernant l'enquête parcellaire :

AVIS FAVORABLE

2.2.1. Recommandations :

Notre avis n'est accompagné par aucune recommandation.

2.2.2. Réserves expresses.

Notre avis n'est conditionné par aucune réserve expresse ou condition suspensive.

A MONTROND le CHATEAU, le 7 mai 2022.
Gabriel LAITHIER,
Commissaire enquêteur désigné.