



AMÉNAGEMENT DE LA RN57 ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

BILAN DE LA CONCERTATION
Du 8 octobre au 15 novembre 2019

Février 2020

SOMMAIRE

1 LE PROJET OBJET DE LA DEUXIÈME PHASE DE LA CONCERTATION	4
1.1. Le rappel des problématiques entre les « Boulevards » et Beure	4
1.2. Les objectifs du projet	6
1.3. Les évolutions apportées aux aménagements depuis la première phase de concertation	6
1.4. Le calendrier du projet	6
1.5. Le coût et le financement du projet	9
1.6. Les acteurs du projet	9
2 LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	10
2.1. Les objectifs et le périmètre de la concertation	10
2.2. La préparation de la concertation	10
2.3. Du 8 octobre au 15 novembre 2019 : le dispositif d'information et de participation	11
2.3.1. L'information sur la concertation	11
2.3.2. L'information sur le projet	12
2.3.3. Les modalités d'expression des avis	14
2.3.4. Les modalités d'échanges	14
3 LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION	16
3.1. Les contributions écrites recueillies	16
3.3. La participation aux réunions	17
4 LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES	18
La répartition thématique des expressions	18
4.1. L'opportunité du projet	18
4.1.1. Des avis contrastés	18
4.1.2. Un consensus sur la nécessité de développer les transports en commun et les modes doux	22
4.2. Le coût et le financement	24
4.3. Les aménagements envisagés	25
4.3.1. Les évolutions du projet sont notées ou saluées	25
4.3.2. Des « Boulevards » (échangeur de l'Amitié) à l'échangeur de Saint-Ferjeux	26
4.3.3. Au niveau de Micropolis et de Planoise	28
4.3.4. Au niveau du quartier des Vallières	30
4.3.5. Le nouvel échangeur entre la RN57, la RN83 et la Route de Lyon	30
4.3.6. La vitesse à 70 km/h	33
4.3.7. De manière générale sur les aménagements modes doux et transports en commun	34
4.3.8. D'autres attentes	35
4.4. Les impacts sur l'environnement et le cadre de vie	36
4.5. La concertation publique et les attentes d'information pour la suite	38
5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER	40
5.1. Les enseignements de la concertation	40
5.2. Les suites à donner	41
ANNEXES	43

1. LE PROJET OBJET DE LA DEUXIÈME PHASE DE CONCERTATION

Le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui est issu de la première phase de concertation organisée du 17 octobre au 27 novembre 2017 et des avis alors exprimés par le public, retranscrits dans le bilan publié en avril 2018.

La première phase de concertation a montré que la nécessité d'aménager la section « Boulevards-Beure » est partagée. Les acteurs et les habitants ont également fait part de remarques. À partir du second semestre 2018, la DREAL, maître d'ouvrage, a repris et approfondi les études sur la base de ces remarques.

Leur prise en compte a conduit à des évolutions importantes des aménagements envisagés, qui sont présentées lors de la deuxième phase de concertation du 8 octobre au 15 novembre 2019.

1.1. Le rappel des problématiques entre les « Boulevards » et Beure

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 de la Communauté urbaine de 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 sur des voiries urbaines ce qui dégrade les conditions de desserte des quartiers autour de la RN57. Le réseau de bus urbains Ginko subit également la congestion et l'allongement des temps de parcours qui en découle, ce qui pénalise son attractivité et freine le report modal.

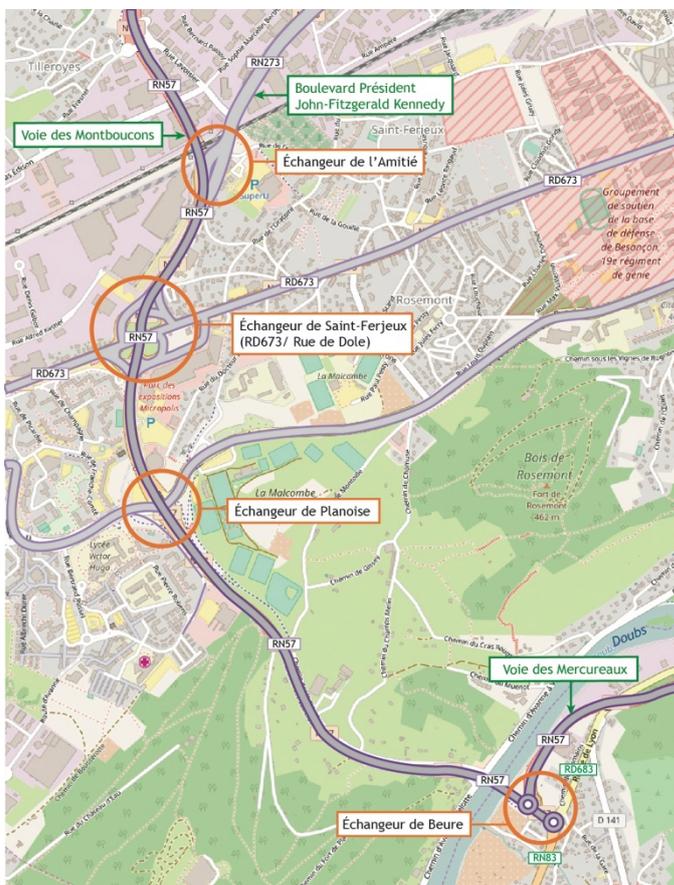
La RN57 supporte sur cette section des trafics élevés, de 33 000 à 53 000 véhicules par jour, dont 9 % de poids lourds. Le trafic se répartit entre environ 80 % de desserte locale (trafic à destination ou en provenance des quartiers jouxtant cette section) et environ 20 % de trafic de transit (qui parcourt la totalité de la section sans en sortir).

Les problèmes de fluidité prennent leur source aux quatre points d'échanges avec les autres voies, du nord au sud :

- à la convergence du Boulevard Président John-Fitzgerald Kennedy et de la Voie des Montboucons (au niveau du quartier de l'Amitié) ;
- à l'échangeur de Saint-Ferjeux (entre la RN57 et la Route de Dole) ;
- à l'échangeur de Planoise, entre la RN57, l'Avenue François Mitterrand et le Boulevard Salvador Allende ;
- au raccordement à la Voie des Mercureaux, à la RN83 et à la RD683 (au niveau du Doubs et de Beure).

L'une des priorités des aménagements routiers prévus dans le projet est d'améliorer le fonctionnement de ces points d'échanges, à la fois pour les usagers de la RN57 mais également pour les usagers des voiries interceptées.

LES PRINCIPAUX POINTS D'ÉCHANGES ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE



La sécurité de tous (poids lourds, bus et cars, voitures) sur cette section, notamment dans la partie Nord autour de l'échangeur de Saint-Ferjeux où les voies d'entrecroisement sont réduites, ainsi que les carences en termes de liaisons piétons, cycles et transports en commun, font également partie des problématiques.

La section « Boulevards-Beure » s'inscrit dans un environnement complexe, car elle traverse des secteurs urbanisés, et longe et dessert des quartiers d'habitation, de grands équipements publics (parc des expositions Micropolis, parc sportif de la Malcombe, Polyclinique de Franche-Comté, établissements d'enseignement) et plusieurs zones d'activités à vocation industrielle, commerciale et de service. Le maintien et l'amélioration de la desserte de ces secteurs pour tous les modes (routier, transports en commun et modes doux – piétons, cycles), constituent l'une des priorités du projet.

La zone du projet se caractérise également par la présence du Doubs, que la RN57 franchit, et d'un patrimoine naturel remarquable avec le site des collines. Les enjeux portent notamment sur les niveaux sonores le long de la RN57, les besoins de foncier, le cours et les berges du Doubs (zone inondable, présence d'un Plan de Prévention des Risques Inondation – PPRI), les ressources en eau, les milieux naturels, la biodiversité et le paysage. Une grande attention doit être portée dans le projet aux questions d'environnement et de cadre de vie des habitants.

1.2. Les objectifs du projet

Pour apporter une réponse aux problématiques de la section « Boulevards-Beure » de la RN57, l'État étudie, en partenariat avec les collectivités, son aménagement ainsi que des compléments à la desserte locale pour tous les modes (routier, transports en commun, modes doux).

Les trois objectifs définis pour le projet sont les suivants :

- fluidifier et sécuriser durablement le trafic de desserte et de transit et les circulations des piétons et des cycles ;
- contribuer à améliorer le fonctionnement de l'agglomération et bien intégrer l'aménagement dans la ville, en tenant compte des différents usages (transports en commun, usages routiers, modes doux), des équipements et des activités existants, en prise avec la RN57 ;
- protéger les riverains des nuisances, notamment sonores, et les milieux naturels.

1.3. Les évolutions apportées aux aménagements depuis la première phase de concertation

Le plan général en page suivante présente les évolutions apportées au projet suite à la première phase de concertation en 2017. Ces évolutions concernent 22 points entre l'échangeur de l'Amitié et l'échangeur de Beure.

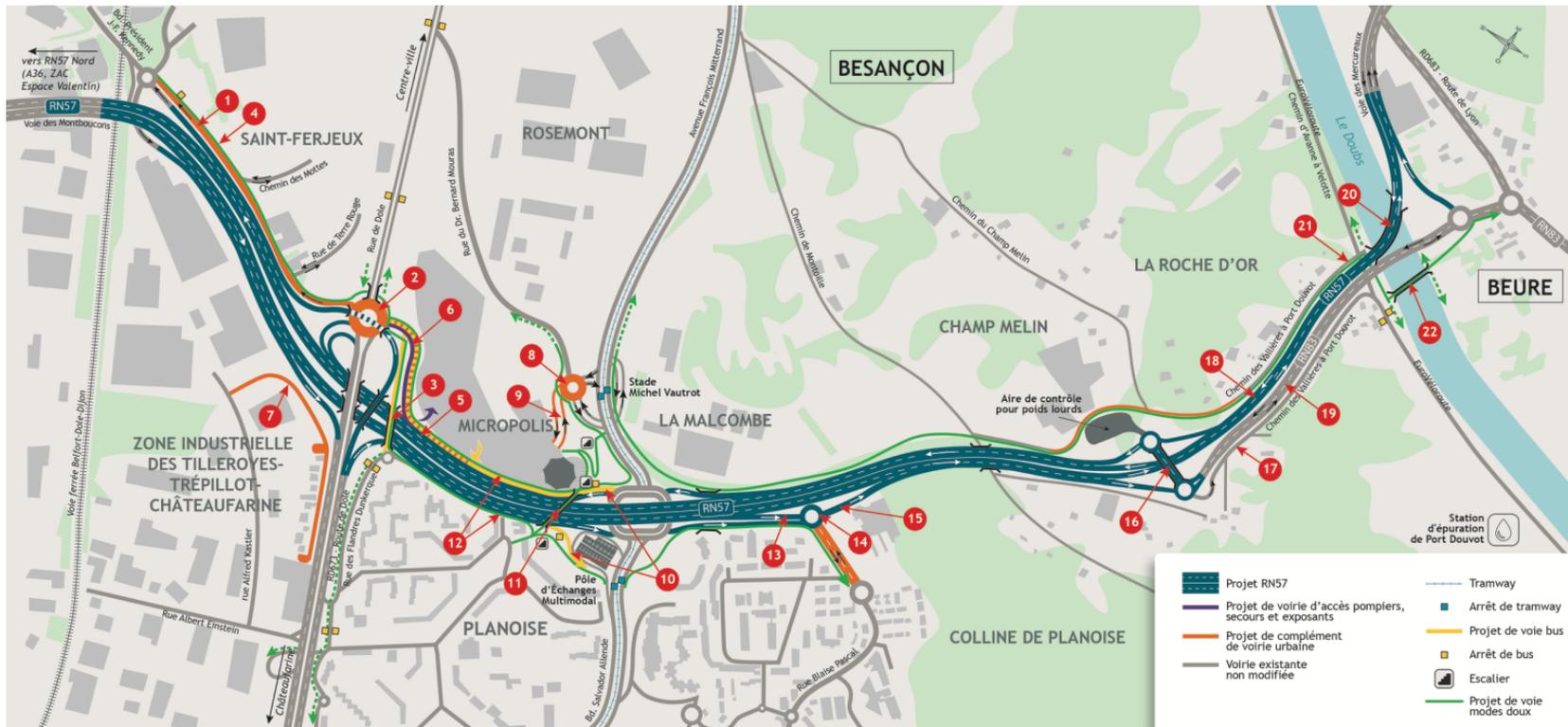
1.4. Le calendrier du projet

L'approfondissement des études de conception du projet, et notamment l'étude d'impact sur l'environnement, qui sera finalisée en 2020, s'appuiera sur le présent bilan de la concertation publique.

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- En 2020 :
 - finalisation de l'étude d'impact sur l'environnement et rédaction du dossier de déclaration d'utilité publique ;
 - recueil des avis réglementaires sur le dossier de déclaration d'utilité publique ;
- En 2021 : enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet ;
- Au deuxième semestre 2021 : études d'avant-projet ;
- En 2022 et 2023 :
 - instruction du dossier d'autorisation environnementale ;
 - études de projet ;
- En 2023 : lancement des travaux.

LE PLAN GÉNÉRAL ET LES ÉVOLUTIONS APPORTÉES AU PROJET



SAINT-FERJEUX

- Nouvelle voie reliant la Route de Dole au giratoire de l'Amitié
- Nouveau giratoire créé sur la Route de Dole
- Nouvel ouvrage de franchissement de la RN57 réservé aux bus et aux modes doux
- Voie modes doux en site propre entre le giratoire de la Route de Dole et le giratoire de l'Amitié
- Nouvelle voie permettant une sortie de Micropolis vers le giratoire de la Route de Dole
- Nouvelle voie permettant un accès direct au site de Micropolis pour les secours, les pompiers et les exposants depuis la Route de Dole
- Nouvelle voie de desserte des premières habitations de la Route de Dole

MICROPOLIS

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

QUARTIER DES VALLIÈRES

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

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

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

1.5. Le coût et le financement du projet

Le coût du projet a été affiné par rapport à 2017. Il est estimé entre 100 et 120 millions d'euros. Il sera précisé au moment de l'enquête d'utilité publique, prévue en 2021.

Le projet est inscrit au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 de Bourgogne-Franche-Comté pour un montant de 8 millions d'euros, permettant d'engager les études, les premières acquisitions foncières et des travaux préparatoires. Le financement est partagé entre l'État (50%), la Région Bourgogne-Franche-Comté (12,5%) et les autres collectivités (37,5%). Les travaux seront à financer dans le cadre de cofinancements restant à discuter.

1.6. Les acteurs du projet

La maîtrise d'ouvrage : l'État - DREAL

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté, service régional de l'État, assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement de la RN57.

Elle met en œuvre, sous l'autorité du Préfet de Région, les politiques publiques du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et du Ministère de la Cohésion des Territoires et des relations avec les Collectivités Territoriales.

Les collectivités partenaires

L'État a associé, dès l'initiative du projet et afin d'aboutir à une vision commune et partagée, le Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté, le Conseil Départemental du Doubs, la Communauté urbaine Grand Besançon Métropole, la Ville de Besançon et la commune de Beure.



Une concertation étroite est menée avec ces collectivités partenaires tout au long des études pour faire évoluer le projet et prendre en compte l'ensemble des enjeux.

La DIR Est (Direction Interdépartementale des Routes) en tant que futur exploitant de l'aménagement, et la Direction du site de Micropolis sont également associées à l'élaboration du projet.

2. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

La concertation publique du 8 octobre au 15 novembre 2017 était organisée de manière volontaire par l'État, maître d'ouvrage, afin de poursuivre l'association de tous à l'élaboration du projet.

2.1. Les objectifs et le périmètre de la concertation

Les objectifs de la deuxième phase de concertation publique étaient les suivants :

- **présenter les évolutions apportées** au projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure suite à la concertation de 2017 ;
- **permettre à chacun, acteur, habitant, usager, de faire part de ses réactions, avis et suggestions vis-à-vis** de ces évolutions.

Le **périmètre de la concertation**, identique à celui de 2017, concernait les communes de Besançon et de Beure dans lesquelles se situent les aménagements.

2.2. La préparation de la concertation

La préparation de la concertation a donné lieu à différentes réunions avec les partenaires et les acteurs :

- les modalités de la concertation ont été **validées par le Comité de Pilotage** du projet présidé par M. le Préfet du Doubs et réunissant l'ensemble des collectivités partenaires, le 4 juillet 2019 ;
- plusieurs **présentations du projet** ont été faites devant :
 - les Conseils Consultatifs d'Habitants (CCH) de Grette-Butte-Velotte-Rosemont-Saint Ferjeux et de Planoise-Châteaufarine-Hauts-du-Chazal le 8 octobre 2019 ;
 - la Municipalité de Besançon, le 23 septembre 2019 ;
 - le Bureau Débat de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, le 10 octobre 2019 ;
 - les riverains du quartier des Vallières, le 22 octobre 2019.

2.3. Du 8 octobre au 15 novembre 2017 : le dispositif d'information et de participation

2.3.1. L'information sur la concertation

Le communiqué de presse d'ouverture de la concertation

Un communiqué de presse a été adressé aux journalistes de la presse régionale et locale le 7 octobre 2019.

Plusieurs articles dans la presse et sur les sites Internet d'information locaux ont relayé les informations sur le projet et sur le lancement de la concertation :

- « Besançon / RN57 : lancement de la deuxième phase de concertation », www.pleinair.net, 7 octobre 2019 ;
- « RN57 : réunion publique sur la deuxième phase de travaux ce mardi », macommune.info, 5 novembre 2019 ;
- « RN57 : faire respirer les boulevards entre Micropolis et Beure », *L'Est républicain*, 7 novembre 2019.

Deux articles dans les magazines des collectivités

Le magazine *Plus Grand Besançon* dans son numéro de septembre-octobre 2019, ainsi que le magazine *Besançon Votre Ville* dans son numéro d'octobre-novembre 2019, ont proposé des articles intitulés « Aménagement de la RN57 », qui rappelaient le contexte de la deuxième phase de concertation et présentaient les modalités de participation du public.



Le site Internet du maître d'ouvrage

La page dédiée sur le site Internet de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté proposait une présentation du projet, indiquait les rendez-vous de la concertation et permettait la consultation et le téléchargement du dossier de concertation et de la brochure d'information.

Les affiches le long de la RN57

6 affiches de grandes dimensions (3 × 2 mètres) ont informé les usagers de la RN57 de la tenue et des dates de la concertation publique.

Ces affiches ont été installées au bord de la RN57, dans chaque sens de circulation, au niveau de l'échangeur de Saint-Ferjeux, au niveau de l'échangeur de Micropolis et dans la traversée des Vallières.

➤ PANNEAUX 3x2 M EN BORDURE DE RN57 INFORMANT DE LA CONCERTATION EN COURS



La diffusion en boîtes aux lettres

La brochure d'information (*cf. ci-après*), présentant notamment le dispositif de concertation, a été diffusée à environ **18 000 exemplaires** dans les boîtes aux lettres des habitants des quartiers riverains de la RN57 au démarrage de la concertation.

2.3.2. L'information sur le projet



Le dossier de concertation

Le dossier de concertation (48 pages) rappelait les objectifs et les grandes caractéristiques du projet et présentait de manière détaillée, secteur par secteur, les évolutions apportées aux aménagements suite à la concertation de 2017. Il proposait également une partie dédiée aux résultats des études de trafic, justifiant l'aménagement proposé.

Le dossier de concertation était disponible :

- en version papier à la mairie de Besançon, à la mairie de Beure, au siège de Grand Besançon Métropole et à la médiathèque de Planoise pendant toute la durée de la concertation ;
- en version papier à l'entrée de la réunion publique du 5 novembre 2019 ;
- en téléchargement sur le site Internet de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.

La brochure d'information

La brochure d'information (4 pages) présentait le plan général et les évolutions apportées au projet ainsi que l'ensemble des modalités permettant au public de participer à la concertation.

Elle a été diffusée :

- à environ 18 000 exemplaires en boîtes aux lettres (cf. ci-avant) ;
- en version papier à la mairie de Besançon, à la mairie de Beure, au siège de Grand Besançon Métropole et à la médiathèque de Planoise pendant toute la durée de la concertation ;
- en téléchargement sur le site Internet de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.



Les 4 points d'information

Des points d'information ont été installés, pendant toute la durée de la concertation, à la mairie de Besançon, à la mairie de Beure, au siège de Grand Besançon Métropole et à la médiathèque de Planoise. Ils étaient signalés par un panneau et proposaient en libre accès le dossier de concertation et la brochure d'information.

➤ LES POINTS D'INFORMATION À LA MAIRIE DE BEURE, LA MAIRIE DE BESANÇON, LE SIÈGE DE GRAND BESANÇON MÉTROPOLE ET LA MÉDIATHÈQUE DE PLANOISE



2.3.3. Les modalités d'expression des avis

Les registres

Deux registres de concertation permettant de consigner des observations ont été mis à la disposition du public à la mairie de Besançon et à la mairie de Beure pendant toute la durée de la concertation.

Un troisième registre a été proposé à l'entrée de la réunion publique, le 5 novembre 2019.

L'adresse courriel

Le maître d'ouvrage a mis en place pendant la durée de la concertation une adresse courriel dédiée : rn57-besancon@developpement-durable.gouv.fr

L'adresse postale

Le public pouvait également adresser ses observations par courrier postal à l'adresse : « Concertation RN57 - Boulevards-Beure » - DREAL Bourgogne-Franche-Comté - 21B rue Alain-Savary - CS 31269 - 25005 Besançon Cedex.

2.3.4. Les modalités d'échanges

Les réunions avec les riverains

Deux réunions spécifiques avec les riverains du projet ont été organisées pendant la concertation :

- l'une avec des représentants de la Direction et du personnel soignant de la Polyclinique de Franche-Comté, le 8 novembre 2019 à 9h30 sur place ;
- l'autre avec les riverains du quartier des Vallières, le 22 octobre 2019 à la maison de quartier de Velotte.

La réunion publique

La réunion publique s'est tenue le 5 novembre 2019 à 20h au Parc des Expositions Micropolis.

Un compte-rendu de la réunion publique a été établi pour restituer les échanges. Ce document est annexé au présent bilan.

➤ LA RÉUNION PUBLIQUE DU 5 NOVEMBRE 2019 À MICROPOLIS



3. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION

Au plan de la participation, les principaux éléments de synthèse à retenir sont les suivants.

3.1. Les contributions écrites recueillies

76 contributions écrites ont été recueillies :

- 65 ont été adressées par courriel ;
- 2 ont été adressées par courrier postal ;
- 9 ont été consignées dans les registres de concertation selon la répartition suivante :
 - 7 dans le registre de la mairie de Besançon ;
 - 2 dans le registre de la réunion publique.

Quelques contributions ont été adressées en deux exemplaires identiques (par exemple adressée par courriel et déposée dans un registre). Elles ne sont comptabilisées qu'une fois.

10 contributions émanent d'acteurs représentatifs et d'acteurs économiques :

- groupes représentant les habitants : Résidents du Chemin des Mottes ;
- associations : Alternatiba, Association Vélo Besançon, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Bourgogne Franche-Comté et Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Bisontine (AUTAB), France Nature Environnement (FNE) Doubs et Territoire de Belfort, Zéro Déchet Besançon ;
- entreprises et acteurs économiques : Imagerie Médicale de Séquanie (les médecins radiologues), Laboratoire Terre Rouge, Mutualité Française Comtoise - Polyclinique de Franche-Comté ;
- groupe politique : Groupe Europe Écologie Les Verts (EELV) de la Ville de Besançon.

Les **66 autres contributions écrites** émanent de riverains du projet, d'habitants de l'agglomération (très majoritairement habitants de Besançon) et/ou d'usagers de la RN57.

3.2. La participation aux réunions

Environ **35 habitants** étaient présents à la réunion d'information des habitants des Vallières le 22 octobre 2019.

Environ **170 personnes** ont participé à la réunion publique à Micropolis le 5 novembre 2019. Cette réunion a duré 2 heures. Elle a donné lieu à **18 interventions/prises de parole** du public.

Au regard de ces chiffres - tout en restant prudent en raison des doubles comptes (par exemple des personnes qui ont à la fois participé à la réunion publique et déposé une contribution écrite) - on peut estimer qu'environ 300 personnes se sont intéressées au projet et se sont mobilisées pour participer à la concertation.

4. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES

Cette partie propose une synthèse des contributions recueillies au cours de la concertation dans les registres, les courriels, les courriers et lors de la réunion publique du 5 novembre 2019. Des réponses aux questions sont proposées par le maître d'ouvrage dans des encadrés au fil du texte.

La répartition thématique des expressions

À l'issue de l'analyse des contributions recueillies (pour mémoire 76 contributions écrites et 18 interventions au cours de la réunion publique), cinq principales thématiques d'expression ont été identifiées et sont développées dans les pages qui suivent.

Le tableau ci-dessous présente le nombre de fois où ces cinq thématiques sont présentes dans les contributions (les contributions portent très fréquemment sur plusieurs thématiques).

THÉMATIQUES	Nombre d'apparition dans les contributions
L'opportunité du projet	74
Le coût et le financement	8
Les aménagements envisagés	90
Les impacts sur l'environnement et le cadre de vie	35
La concertation publique et les attentes pour la suite du projet	17

4.1. L'opportunité du projet

4.1.1. Des avis contrastés

Des avis opposés au mode routier

Plusieurs participants à la concertation jugent que le projet, parce qu'il concerne le mode routier, « *ne correspond pas aux enjeux actuels* » en matière de lutte contre le changement climatique, de protection de l'environnement et de protection de la santé. Selon l'un d'entre eux, « *la voiture, c'est le passé* ».

D'autres contributeurs font part de leur incompréhension « *face à ce projet* » qu'ils estiment « *dépourvu de sens sur le plan écologique* ». Certains indiquent qu'il faut désormais s'inscrire « *dans une logique de décroissance et de transition* » et « *changer nos modes de vie* ».

Des personnes considèrent que la fluidification de l'axe conduira à une augmentation du trafic routier à terme. Cela incitera les gens à aller habiter encore plus loin et aura pour conséquence l'étalement urbain et des allongements des trajets réalisés en voiture.

Ainsi selon l'un des avis, le projet engendrera « *une artificialisation supplémentaire des sols et une fragmentation des milieux et des habitats naturels, tant à l'échelon local de l'ouest bisontin qu'à l'échelle de l'aire urbaine avec l'expansion de l'urbanisme périphérique qu'il induira* ».

Pour ces raisons, certains interrogent sur la cohérence du projet avec les différents documents planifiant l'aménagement du territoire, comme le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET), le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI), le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Des participants font également référence à la COP21 et aux engagements nationaux et internationaux (Accord de Paris, Engagement Zéro Artificialisation Nette).

De manière générale, les personnes ou les associations faisant part de leur opposition souhaitent que la priorité soit donnée aux transports collectifs et à la mobilité douce (cf. 4.1.2.). Pour quelques-uns, la répartition des trafics, qui comptent 80 % de desserte locale, incite à privilégier les alternatives au mode routier.

Plusieurs d'entre elles évoquent les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie des habitants. Ces éléments sont présentés au 4.4.

➤ RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'intégration des enjeux de la transition écologique : le projet a été construit pour tous les modes de transport. D'une part, en fluidifiant la RN57, il va permettre une augmentation certaine du niveau de service de l'ensemble des transports en commun empruntant cet axe. D'autre part, une voie modes doux sécurisée et continue tout le long de l'axe est prévue dans le cadre du projet, ce qui va permettre d'encourager le report modal vers les modes actifs.

Par ailleurs, des aménagements spécifiques pour les transports en commun sont prévus, et notamment :

- un nouvel ouvrage de franchissement de la RN57 réservé aux bus au niveau de la Rue des Flandres Dunkerque qui va permettre de faire transiter la ligne 4 Ginko « Châteaufarine / Pôle Orchamps » à double sens sur ce secteur, améliorant la lisibilité et la desserte du quartier grâce à l'implantation d'un nouvel arrêt ;
- une voie réservée aux bus reliant le giratoire de Micropolis au giratoire de la Route de Dole, avec un arrêt desservant Micropolis.

Enfin, la réalisation du projet va permettre une diminution du trafic de shunt sur le réseau secondaire de la ville, qui retrouvera ainsi une circulation apaisée propice aux déplacements en transports en commun et modes doux.

La durabilité du projet : un modèle de trafic a été élaboré dans le cadre du projet. Ce modèle de trafic a été calé sur la situation actuelle (grâce aux nombreux comptages et à l'enquête origines-destinations réalisée en 2016) et permet de réaliser des simulations des trafics à des horizons de temps futurs, grâce à des hypothèses sur l'évolution de l'urbanisation, de l'emploi et des parts modales.

Plusieurs simulations ont été faites à l'horizon 2045 afin de vérifier la durabilité du projet et, en particulier, l'une des simulations a été réalisée en conservant l'aménagement actuel de la RN57 (à 2 × 1 voies donc) et en considérant que l'évolution des parts modales inscrite au Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération bisontine est bien atteinte en 2025, et se poursuit selon la même tendance jusqu'en 2045. Malgré cette hypothèse plutôt optimiste (rappelons que les objectifs d'évolution des parts modales à l'horizon 2015 du PDU n'ont pas encore été atteints), on constate qu'à cet horizon la section « Boulevards-Beure » de la RN57 est toujours très largement saturée.

La cohérence du projet avec les documents de planification : la DREAL, en tant que maître d'ouvrage du projet, est partie prenante dans l'élaboration des documents de planification relatifs à l'aménagement du territoire. La cohérence du projet avec ces documents est donc assurée par ce biais. Par ailleurs, le dossier de déclaration d'utilité publique du projet qui sera soumis à enquête publique comprendra une pièce intitulée « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » ; ainsi, la déclaration d'utilité publique du projet emportera mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Par ailleurs, les enquêtes origines-destinations réalisées dans le cadre du projet ont permis de montrer que la section « Boulevards-Beure » de la RN57 est majoritairement empruntée aux heures de pointe pour des trajets domicile-travail ; ainsi, ces usagers quotidiennement bloqués sur leur trajet trouvent des stratégies d'évitement en empruntant des voiries secondaires à l'intérieur des quartiers jouxtant la RN57, détériorant par-là les conditions de circulation dans l'agglomération. C'est cette situation existante que le projet se propose de traiter. Il est néanmoins nécessaire que parallèlement à la réalisation du projet, les collectivités compétentes prennent des mesures pour limiter l'étalement urbain (démarche déjà initiée par le SRADDET - Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) et les retranscrivent dans les documents de planification de manière à ce que le projet permette de résoudre les problématiques existantes sans les amplifier.

La répartition des trafics : les études de trafic réalisées démontrent que 80 % du trafic ayant emprunté la section « Boulevards-Beure » de la RN57 sont des trajets de desserte locale, c'est-à-dire que ces usagers ne parcourent pas la totalité de la section (par opposition à du trafic de transit qui emprunte la totalité de la section). Cependant, cela ne signifie pas que ces usagers ont réalisé un déplacement de courte distance : en effet, une part importante de ce trafic provient du Plateau et vient sur Besançon.

Ainsi, même si les déplacements en transports en commun et les modes doux seront largement favorisés grâce au projet, il restera malgré tout une part importante de ce trafic qui restera effectuée en véhicule individuel, même avec la mise en œuvre de politiques publiques ambitieuses visant au report modal.

En effet, la diversité des origines et des destinations des usagers observées autour de l'agglomération bisontine, la diversité de leurs contraintes horaires ainsi que de leurs contraintes personnelles implique que les transports urbains ne peuvent qu'apporter des solutions partielles.

Des avis favorables ou neutres

Plusieurs avis rappellent que les usagers de la RN57, et les acteurs économiques dont les sites sont desservis par la RN57, sont aujourd'hui « *lourdement impactés* » par « *les bouchons et les allongements des temps de trajet* ».

Pour l'un, « *il est clair que la situation n'est plus viable* », pour un autre « *il est bien de chercher une solution aux bouchons permanents* », pour un autre encore, le projet est « *une bonne chose et nécessaire* ».

Des contributeurs rappellent que la RN57 a plusieurs fonctions en dehors de la desserte locale, qui justifient selon eux son aménagement : elle est un axe à longue distance, « *d'importance européenne* », un axe structurant « *pour le Plateau, pour le Haut Doubs* » et pour la relation de Besançon « *à la Suisse par Pontarlier* ». Une personne souligne qu'elle est « *l'une des voies les plus structurantes du Grand Besançon, qui supporte le plus grand trafic de la Communauté* ».

Des participants se félicitent de la fluidification apportée par le projet et de la desserte facilitée pour leur quartier. L'un d'entre eux indique : « *Je trouve le projet bien abouti prenant en compte les différents points noirs actuels de ce tronçon.* »

Les associations FNAUT et AUTAB indiquent dans leur contribution que « *la nouvelle voie reliant la route de Dole au carrefour de l'Amitié, le nouveau giratoire de la rue de Dole, la nouvelle voie d'accès à Micropolis et la nouvelle desserte des Vallières remplissent l'objectif [...] d'amélioration des fonctions urbaines du projet* ». Elles considèrent que « *la vitesse qui serait limitée à 70 km/h, l'amélioration du fonctionnement du point d'échange de Saint-Ferjeux et la dissociation des trafics RN57/RN83 à Beure participent à l'équilibre entre fonctions urbaines et circulatoires.* »

Des expressions mettent en lumière une relative impatience à voir le projet se réaliser : ce projet est « *depuis de trop nombreuses années dans les cartons* », « *la mise en œuvre est à mon goût trop tardive* » relèvent-elles.

Un participant préconise, pour aller plus vite, d'aménager « *par tronçons, sans attendre 5 ou 10 ans* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La répartition des trafics : la RN57 sur cette section participe en premier lieu au bon fonctionnement de l'agglomération bisontine. Elle est devenue le cordon ombilical entre des pôles d'activité importants au nord et à l'ouest de Besançon et des bassins de vie sur le plateau du Doubs et vers le sud du département du Jura. La réalisation du projet permettra ainsi une meilleure desserte de ces sites, en voiture comme en transports en commun.

Une réalisation du projet par phases : cf. 4.2. *Le coût et le financement.*

4.1.2. Un consensus sur la nécessité de développer les transports en commun et les modes doux

Les contributeurs opposés au mode routier émettent des demandes ou des préconisations. La plupart portent sur le développement des transports en commun et des modes doux :

- donner la priorité au développement des transports collectifs et des modes doux, ces modes, comme l'indique le groupe des élus EELV de la Ville de Besançon, « *permettant de proposer des alternatives à la voiture individuelle : pôle ferroviaire ouest bisontin, développement de transports collectifs, parking relais gratuits, covoiturage, PDIE et pistes cyclables...* » - pour un autre contributeur, il faudrait « *faire en sorte de desservir toutes les zones de Besançon via les transports en commun* » ;
- s'en tenir à des interventions sur l'infrastructure existante (échangeurs, longueur des bretelles d'échanges), sans augmenter le nombre de voies ;
- conduire « *une étude pour fluidifier la desserte locale en privilégiant transports en commun et modes doux* » ;
- agir sur « *la cause des congestions* » en réduisant le nombre de déplacements (par du « *covoiturage, télétravail, réunions à distance, Plan de Déplacement d'entreprises, rapprochement domicile-travail...* ») ;
- créer des parkings-relais gratuits ;
- « *assumer* » la congestion automobile pour favoriser le report sur les modes alternatifs ;
- ne réaliser que les aménagements modes doux et transports collectifs proposés dans le cadre du projet ;
- réaliser « *une voie dédiée aux transports en commun sur la RN57* » ;
- transférer les sommes prévues pour les aménagements de l'infrastructure à la réalisation d'aménagements modes doux, et notamment de pistes cyclables, dans l'agglomération.

Des personnes qui s'expriment en faveur du projet souhaitent aussi que « *l'automobile ne soit pas la seule bénéficiaire du projet* » ou que les cyclistes et les piétons empruntant cette section soient « *encouragés dans l'utilisation de ces modes de transport* ». Un avis résume cette position : « *Il faut réaménager la circulation des véhicules de tous ordres* ».

Un contributeur considère que « *l'aménagement cité doit être le dernier, concernant le contournement routier de Besançon. Dans l'avenir, indique-t-il, il faudra privilégier les transports collectifs (train, tramway, bus) pour véritablement réduire la congestion routière à l'intérieur de la ville.* »

Plusieurs expressions souhaitent le développement de l'étoile ferroviaire de Besançon et une halte Ouest desservant le pôle santé, « *afin de favoriser un transfert modal important capable d'influer sur la saturation de la RN57* ».

Sont également suggérés ou demandés par les contributeurs :

- un système de tram-train avec de nouveaux arrêts ;
- des « *parkings-relais très en amont à Busy et à La Vèze, avec de vrais transports rapides et fréquents aux heures de pointe pour relier le tram à Micropolis* » ;
- des mesures contraignantes pour réduire le trafic de poids lourds et « *forcer [les poids lourds] à prendre l'autoroute* » ;
- ou l'arrêt « *des flux de camions en transit indésirable sur la RN83* ».

➤ RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les aménagements prévus pour les modes doux : le projet fait la part belle aux modes doux avec un linéaire substantiel de voie dédiée mis en œuvre le long de la route nationale, mais aussi la réalisation d'ouvrages de franchissement de la RN57 (2 ouvrages), de la Route de Dole (un passage inférieur) ou du Doubs (une nouvelle passerelle). La situation actuelle où la circulation en mode doux est quasiment inexistante sur certains secteurs en raison du manque d'aménagements sera grandement améliorée. Par ailleurs, une attention particulière a été accordée à la continuité des itinéraires et à la connexion des nouveaux aménagements aux liaisons existantes.

Les aménagements prévus pour les transports en commun : l'amélioration de la desserte en transports en commun a été une composante importante dans la réalisation des études, avec :

- le maintien de la desserte existante du site de Micropolis malgré des contraintes très importantes : une voie réservée aux bus reliant le giratoire de Micropolis au giratoire de la Route de Dole est prévue dans le cadre du projet, avec un arrêt desservant Micropolis ;
- l'amélioration de la desserte du nord du quartier de Planoise par la réalisation d'un ouvrage dédié dans la continuité de la Rue des Flandres Dunkerque qui va permettre de faire transiter la ligne 4 Ginko « Châteaufarine / Pôle Orchamps » à double sens sur ce secteur, améliorant la lisibilité et la desserte du quartier grâce à l'implantation d'un nouvel arrêt.

Par ailleurs, la capacité du pôle d'échanges multimodal de Micropolis ainsi que celle du parking-relais attenant sont maintenues. Enfin, l'amélioration des conditions de circulation sur la section « Boulevards-Beure » permettra d'améliorer le niveau de service des lignes de transports en commun qui empruntent cet axe.

Le développement de la mobilité douce dans l'agglomération : le maître d'ouvrage partage totalement les grands objectifs très généraux affichés par plusieurs contributeurs sur la réduction des gaz à effet de serre, le report modal et le développement des modes doux. C'est bien dans cette optique que les sujets développés aux deux paragraphes précédents ont été étudiés avec soin. Néanmoins, un certain nombre de propositions concrètes des contributeurs relèvent de la compétence d'autres collectivités et sont en dehors du périmètre de l'opération (halte ferroviaire Ouest, nouvelles lignes de transports collectifs, nouveaux parkings-relais, tram-train...).

La halte ferroviaire Ouest : le maître d'ouvrage partage l'intérêt pour cette opportunité de desservir l'ouest bisontin avec une nouvelle halte ferroviaire. Une étude est en cours à ce sujet en lien avec la Région Bourgogne-Franche-Comté et SNCF Réseau. Sa réalisation est encore hypothétique (projet non financé), mais apporterait une amélioration sur l'ouest de Besançon, en particulier sur les trafics Est-Ouest empruntant la Route de Dole. Néanmoins, cette halte Ouest ne pourrait se substituer à la réalisation du projet de la RN57, les modélisations de trafic montrant que même avec un fort report modal, le projet reste nécessaire.

Des interventions uniquement sur les bretelles et les échangeurs : les congestions aux heures de pointe de cette portion de RN57 sont avant tout liées au manque de capacité de l'infrastructure par rapport au volume de trafic qui s'y présente. Ainsi, reconfigurer les échangeurs ne suffirait pas ; il est nécessaire aussi de passer le profil de la voie à 2 × 2 voies.

Réaliser uniquement les aménagements modes doux et transports en commun : les aménagements pour les modes doux et les transports en commun représentent une part financière très importante du projet (environ 25 %), puisque la réalisation de ces voies demande une reconfiguration importante de la RN57, notamment dans le secteur de Micropolis et de Saint-Ferjeux. En outre, les modélisations de trafic réalisées démontrent que même avec un report modal très important, cette section de la RN57 reste saturée aux heures de pointe.

La part du trafic de poids lourds et des mesures contraignantes : la part du trafic poids lourds sur cette section est de l'ordre de 9 % du trafic total. Ces 9 % se répartissent à part quasi égale entre la Voie des Mercureaux (4,5%) et la RN83 (4,5%). Or, dans le trafic poids-lourd empruntant la RN83, une partie effectue de la desserte locale. Ainsi, retirer le trafic de grand transit de la RN83 pour le mettre sur l'autoroute A36 comme suggéré par certains contributeurs n'aurait que peu d'effet sur les conditions de circulation de la RN57 (on enlèverait moins de 4,5 % du volume total de trafic tous véhicules). En outre, la faisabilité juridique de l'application d'une telle mesure n'est pas démontrée puisqu'une telle interdiction d'emprunter la RN83 pour les poids lourds en transit s'opposerait à un certain nombre de jurisprudences en la matière.

4.2. Le coût et le financement

Un avis considère que le projet est « *d'ampleur* », avec « *5 ronds-points à réaliser, 5 ponts, x km de voies nouvelles* » et demande s'il est réaliste en termes de coût. D'autres interrogent sur les priorités de financement. Selon l'un des avis, le projet se ferait au détriment d'autres politiques publiques, comme par exemple « *l'amélioration de la performance énergétique de tous nos bâtiments de plus de 1 000 m²* ».

Des expressions évoquent un « *gaspillage d'argent public* » ou « *un coût public certain, mais des bénéfices publics flous* ».

Des interrogations portent sur le financement du projet dans la mesure où la réalisation devra être inscrite dans une « *future contractualisation entre l'État et la Région en 2022* ».

Dans le contexte de contrainte budgétaire, les associations FNAUT et AUTAB recommandent l'aménagement de la RN57 prioritairement entre les « *Boulevards* » et l'échangeur de Micropolis en raison des trafics plus importants sur cette section, « *accompagné d'un développement volontariste des transports en commun tous modes et des modes doux afin de conforter l'intermodalité et de proposer des solutions alternatives à la voiture* ».

➤ RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le financement du projet : le projet est inscrit au Contrat de Plan État-Région Bourgogne Franche-Comté (CPER) 2015-2020 pour un montant de 8 millions d'euros, permettant d'engager les études opérationnelles, les premières acquisitions foncières et des travaux préparatoires.

Le financement est partagé entre l'État (50 %), la Région Bourgogne Franche-Comté (12,5 %) et les autres collectivités (37,5 %) à ce stade du projet. Les travaux (postérieurs à 2020) seront donc financés dans le cadre du prochain CPER, qui sera négocié entre les différentes collectivités pour définir la participation de chacune.

Une réalisation du projet par phases : pour être efficace et avoir un rapport coûts/bénéfices acceptable, le projet devra être réalisé dans son ensemble. En effet, l'amélioration globale des conditions de circulation sur ce secteur ne peut se faire qu'en réalisant la mise à 2 × 2 voies, ainsi que la réalisation des nouveaux échangeurs de Beure, Champ Melin, Saint-Ferjeux et le nouveau franchissement du Doubs.

Les études ont démontré que toute situation intermédiaire n'améliorerait pas suffisamment les conditions de circulation. Une fois ce postulat posé, un phasage des travaux – notamment pour des questions budgétaires – pourra être envisagé et sera étudié par le maître d'ouvrage en lien avec les futurs cofinanceurs.

Les bénéfices publics du projet : l'étude socio-économique fait partie intégrante du dossier d'enquête relative à la déclaration d'utilité publique du projet ; elle permettra de caractériser précisément les avantages apportés par le projet et devra faire la démonstration de l'utilité publique du projet.

4.3. Les aménagements envisagés

Pour mémoire, cette thématique est majoritaire dans les expressions et avis recueillis au cours de la concertation.

4.3.1. Les évolutions du projet sont notées ou saluées

Plusieurs contributeurs notent les évolutions apportées au projet à la suite de la première phase de concertation de 2017.

Certains relèvent « *de nombreuses modifications par rapport à la première étude* », jugent ces évolutions « *très intéressantes* » ou observent que le projet « *a été considérablement amélioré* ».

Des personnes indiquent avoir « *particulièrement apprécié le fait d'avoir été entendu lors de la présentation du premier projet* » et indiquent qu'il « *a bien été tenu compte de leurs remarques* ».

4.3.2. Des « Boulevards » (échangeur de l'Amitié) à l'échangeur de Saint-Ferjeux

La nouvelle voie pour relier directement la Route de Dole au giratoire de l'Amitié

Des riverains du Chemin des Mottes et du lieu-dit La Planchotte, signataires d'une pétition, font part de leur opposition à l'ouverture du Chemin sur cette nouvelle voie, « *y compris pour les modes doux* ». Certains demandent explicitement qu'il reste une impasse.

Des interrogations portent sur la capacité du Chemin des Mottes à accueillir un double sens de circulation, en raison de sa largeur et de l'absence de trottoir. Des contributeurs sur ce sujet s'inquiètent des nuisances que provoquerait l'augmentation des trafics routiers dans cette voie, en termes de sécurité, de pollution et de bruit. L'un des avis indique que « *l'environnement est déjà dégradé sur le Chemin des Mottes* ».

Certains souhaitent « *l'installation de murs antibruit efficaces* » - notamment en utilisant « *les économies engendrées par la non-réalisation de cette ouverture* ». Une limitation de vitesse avec des moyens, éventuellement « *coercitifs* » pour la faire respecter, est également souhaitée par une personne.

Un habitant de la Rue de Terre Rouge remercie « *de proposer une voie de désenclavement* » de son quartier, où circulent aujourd'hui « *60 poids lourds par jour* » et « *une noria de petites navettes* » des équipements de santé, ce qui dégrade la qualité de vie des riverains.

D'autres considèrent aussi qu'une « *ouverture directe sur le boulevard présente un véritable intérêt pour les riverains afin de réduire considérablement la circulation dans cette rue [de Terre Rouge], et afin de ne plus engorger la rue de l'Oratoire* ».

A contrario, le Laboratoire Terre Rouge indique être défavorable à la création de cette nouvelle voie à sens unique doublée d'une voie modes doux, aménagement qu'il juge « *surdimensionné* » et qui pourrait conduire selon lui « *à du stationnement supplémentaire* » dans la Rue de Terre Rouge. Il s'oppose à cette proposition « *en raison de l'empiètement sur le parking du laboratoire* » avec une perte de places de stationnement, « *au détriment de l'accueil du public, des urgences et des ambulances* ».

L'échangeur de Saint-Ferjeux

Un avis juge cet échangeur « *assez complexe* ». Une question porte sur le fonctionnement du mouvement centre-ville de Besançon vers le Plateau.

Le nouveau giratoire Rue de Dole

Un participant interroge sur le fonctionnement du nouveau giratoire Rue de Dole, qu'il considère potentiellement saturé « *par les très nombreux trajets Est-Ouest* ». Il demande s'il ne serait pas possible de créer ce nouveau giratoire « *au-dessus (surélevé) et non sur la Route de Dole* » afin de ne pas perturber ces trajets Est-Ouest.

L'amélioration des conditions d'accès des riverains de la Route de Dole

Plusieurs riverains de la Route de Dole se manifestent pour en savoir davantage sur la proposition de réaliser une voirie d'accès à leur quartier et sur les modalités de son intégration dans l'espace existant.

Ils soulignent leurs actuelles difficultés pour entrer et sortir de leurs habitations, en raison de l'importante circulation automobile sur la route, mais également de la présence de « *plus en plus* » de piétons et de cyclistes qui utilisent le trottoir.

Une personne trouverait « *intéressant de continuer cette voie projetée jusqu'à la raccorder à la rue Einstein en installant un sens unique de circulation dans le sens montant de la rue au lieu de faire un rond-point de retournement* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La voie de desserte et la voie modes doux entre les échangeurs de l'Amitié et de Saint-Ferjeux : Il est nécessaire de rappeler que cette voie a été ajoutée au projet suite au bilan tiré de la première concertation publique de 2017. En effet, l'étude fine du fonctionnement de ce secteur qui a été réalisée après la première concertation publique est venue confirmer la nécessité de créer un accès au Boulevard Kennedy depuis la Route de Dole, d'une part pour assurer la continuité des modes doux et des lignes de transports en commun, et d'autre part pour permettre le désenclavement de la zone de Terre Rouge (les activités qui y sont implantées générant un important volume de trafic qui perturbe beaucoup les riverains).

Ainsi, l'opportunité de cette liaison Saint-Ferjeux - Amitié nous paraît confirmée. Cependant, la création de cette voie aura un impact sur le fonctionnement du Laboratoire de Terre Rouge (emprise sur les places de stationnement situées le long de la RN57). Un travail détaillé devra être réalisé en concertation avec le Laboratoire pour essayer de trouver des solutions de stationnement alternatifs à proximité pour que son activité puisse perdurer sans être dégradée par le projet.

La création d'un accès au Chemin des Mottes : la connexion du Chemin des Mottes à la nouvelle voie reliant la Route de Dole au Boulevard Kennedy paraissait pertinente lors des études détaillées réalisées sur ce secteur. Néanmoins, la DREAL prend bonne note de l'opposition des riverains à cet aménagement et adaptera le projet en conséquence.

La suppression du mouvement Centre-Ville vers Plateau dans l'échangeur de Saint-Ferjeux : ce mouvement ne pouvait être maintenu dans la nouvelle version de l'échangeur de Saint-Ferjeux qui a été proposée à la concertation publique. Néanmoins, ce mouvement peut être très facilement rétabli en empruntant l'Avenue François Mitterrand par la Rue du Polygone puis en rejoignant la RN57 vers Beure via l'échangeur de Micropolis.

Le fonctionnement du nouveau giratoire Rue de Dole : les simulations dynamiques de trafic réalisées pour vérifier le bon fonctionnement de l'aménagement proposé ont montré que les mouvements Est ↔ Ouest sur la Route de Dole via le giratoire sont fluides. En effet, dans le sens Centre-Ville → Châteaufarine (entre 1 200 et 1 500 véhicules/heure aux heures de pointe), le flux de circulation transitant par le giratoire ne peut être interrompu que par le flux provenant de la RN57 Sud et se

dirigeant vers le Centre-Ville (flux de l'ordre de 75 véhicules/heure aux heures de pointe) qui est très minoritaire et ne crée donc pas de perturbation.

Dans le sens Châteaufarine → Centre-Ville (entre 1 600 et 1 800 véhicules/heure aux heures de pointe), le flux de circulation transitant par le giratoire ne peut être interrompu que par le flux provenant de la voie réservée aux transports en commun venant de Micropolis (flux de l'ordre de 10 bus/heure) qui est très minoritaire et ne crée pas de perturbation. Lors de l'ouverture de cette voie réservée pour les sorties de spectacle de Micropolis, le flux arrivant sur le giratoire pourrait être beaucoup plus important et perturber le fonctionnement du giratoire ; mais il est peu probable que ce type d'événement se produise en heure de pointe.

La création d'une voirie d'accès pour les riverains de la Route de Dole : lors de la concertation publique de 2017, certains riverains de la Route de Dole s'étaient exprimés pour demander une amélioration des conditions de desserte de leurs habitations. Ainsi, le projet proposé lors de cette seconde phase de concertation comporte une proposition de voie de desserte. La DREAL prend bonne note des propositions d'amélioration proposées par les riverains et les étudiera dans le détail. En particulier, la proposition de raccordement de cette voirie de desserte à la Rue Einstein est intéressante et sera étudiée dans le détail ; elle aurait cependant un impact plus important sur le foncier que le projet présenté.

4.3.3. Au niveau de Micropolis et de Planoise

La passerelle mode doux reliant Planoise à Micropolis

L'un des contributeurs indique que la passerelle modes doux partant de Micropolis débutera par « *un raidillon malcommode à gravir sur un vélo non-électrique* » et « *dangereux à descendre, notamment par temps de pluie* ». Il recommande que l'inclinaison de cette pente soit réduite « *en augmentant la longueur de la rampe par un arc de cercle, longeant l'avenue François Mitterrand puis la bretelle d'accès des véhicules à moteurs, à la RN57* ».

Les liaisons modes doux et transport en commun de part et d'autre de Micropolis

Une personne questionne sur le regroupement possible des modes doux et des transports en commun « *sur une seule passerelle* », plutôt que des passerelles de part et d'autre de Micropolis, ce qui permettrait de « *trouver une économie* ».

La voie d'accès réservée (véhicules de secours, exposants) à Micropolis par le Nord

Un contributeur souhaiterait avoir plus de renseignements sur le fonctionnement de cette voie d'accès pour les forains sachant que leurs convois sont « *longs* » et « *lourds* ». Il alerte sur les difficultés de circulation de ce type de véhicules dans les voiries voisines de Micropolis et sur les impossibilités pour eux de faire demi-tour aux croisements Avenue François Mitterrand-Rue Louis Duplain-Chemin de Chamuse et Avenue François Mitterrand-Rue du Général Brulard.

L'aménagement de la RN57 au niveau de Micropolis

Il est demandé si, à cet endroit, les feux tricolores actuels « *seront bien supprimés* ».

La desserte routière du quartier de Planoise

Une personne relève qu'un « *détour très conséquent* » reste nécessaire pour rejoindre La Malcombe depuis « *les quartiers face à Micropolis* ».

Une autre indique que sortir de Planoise « *pose un véritable problème* » et demande s'il ne serait pas possible de créer un shunt en sortie du quartier, « *avant d'arriver au rond-point inférieur* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La rampe de la passerelle modes doux : les rampes sont prévues pour respecter les normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, soit des pentes de 5 % avec des paliers intermédiaires. De telles pentes sont tout à fait praticables pour des cyclistes, même en vélo non électrique (de nombreuses rues de Besançon ont des pentes similaires voire supérieures sur des distances plus longues, sur des secteurs déjà très fréquentés par les vélos).

Les liaisons modes doux et transport en commun de part et d'autre de Micropolis : l'analyse du fonctionnement du quartier et des besoins recensés a montré qu'il était nécessaire de prévoir deux ouvrages de franchissement : l'un pour assurer la continuité avec la Route de Dole depuis le nord du quartier de Planoise et la Rue des Flandres Dunkerque, l'autre pour assurer la continuité entre le sud de Planoise et l'Avenue François Mitterrand. Le premier ouvrage est par ailleurs prévu pour être mixte modes doux/transports en commun pour améliorer la desserte du quartier.

La voie d'accès réservée (véhicules de secours, exposants) à Micropolis par le Nord : les exposants, les forains et les secours ont des véhicules de gabarit important, qui ne pourront pas accéder par la nouvelle entrée de Micropolis et qu'il est nécessaire de dissocier des flux de véhicules des visiteurs. Ainsi, le projet prévoit une voirie d'accès et une entrée réservée aux véhicules de secours et aux exposants, voirie connectée au giratoire de la Route de Dole et adaptée au gabarit des véhicules ciblés. Ainsi, les forains pourront accéder sans problème au site de Micropolis, sans avoir à emprunter les voiries mentionnées par le contributeur.

Les feux tricolores sur la RN57 : les feux tricolores actuellement implantés devant Micropolis permettent aux piétons de traverser la RN57 pour accéder au site ou aux arrêts de bus situés de part et d'autre. Dans la situation future, les piétons passeront par la passerelle prévue au droit de Micropolis (les arrêts de bus étant décalés au plus proche de cette passerelle) : les feux ne seront donc plus utiles et seront retirés.

La desserte routière du quartier de Planoise : la création d'un shunt depuis Planoise en direction de la RN57 vers Beure a été étudiée, mais n'est pas compatible avec le demi-échangeur proposé pour désenclaver le quartier des Vallières.

4.3.4. Au niveau du quartier des Vallières

Des représentants de la Polyclinique de Franche-Comté et les médecins radiologues de l'Imagerie Médicale de Séquanie jugent très positive la proposition d'une nouvelle bretelle et d'un nouveau demi-échangeur pour desservir le quartier, qui donnera « *un accès et une sortie plus aisés* » à leurs sites.

Deux avis expriment des inquiétudes sur la saturation de cet échangeur et le report de circulations dans la Rue Blaise Pascal, mise à double sens, « *car de nombreux automobilistes vont contourner l'infernal échangeur de Micropolis en passant par les Vallières et accéder à la RN57 par la rue Blaise Pascal* ».

Un contributeur juge « *conséquent* » le trajet consistant à utiliser le nouvel échangeur complet du Champ Melin pour quitter le quartier des Vallières et rejoindre la RN57 vers le Nord.

➤ RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le report de circulations dans la Rue Blaise Pascal : l'aménagement proposé engendra effectivement de nouveaux trafics dans la Rue Blaise Pascal, en particulier des usagers venant de Planoise et allant vers la RN57 sud. Cependant, cela viendra soulager dans des proportions importantes le giratoire de Micropolis qui est aujourd'hui saturé, et permettra de désenclaver le quartier des Vallières et le secteur de la Polyclinique, dont la sortie est aujourd'hui très compliquée notamment en heure de pointe du soir. L'aménagement sera fait en concertation avec la Ville de Besançon et les riverains du quartier.

Les trafics dans le demi-échangeur : les études de trafic démontrent que le fonctionnement de ce demi-échangeur sera tout à fait satisfaisant.

L'utilisation possible du nouvel échangeur de Champ Melin : les usagers en provenance du secteur des Vallières auront deux possibilités : emprunter l'actuelle sortie du quartier les menant au giratoire de Micropolis, ou sortir du quartier vers la RN57 en direction de Beure, faire demi-tour à l'échangeur du Champ Melin et repartir vers le Nord. Ainsi, en fonction des conditions de circulation, cela permettra d'équilibrer le trafic et contribuera au désenclavement du quartier.

4.3.5. Le nouvel échangeur entre la RN57, la RN83 et la Route de Lyon

L'échangeur à proximité du Chemin du Champ Melin

Plusieurs personnes expriment des doutes sur l'efficacité de l'échangeur envisagé à proximité du Chemin du Champ Melin et du passage de la RN57 de 2 x 2 voies à 2 fois 1 voie à cet endroit.

Selon l'un des avis, l'échangeur « *risque de devenir un goulot d'étranglement du nord vers le sud* ». Pour d'autres, un « *grand rond-point dénivelé* » comme sur la Route de Vesoul ou à École-Valentin serait plus adapté « *pour un carrefour important comme la séparation RN57-RN83* ». D'autres encore indiquent douter « *de la division du trafic en deux entre RN57 et RN83* ».

Au contraire, un avis juge positive cette « *nouvelle section à 2 × 1 voie* », « *permettant au trafic en provenance de Micropolis de ne pas encombrer le premier giratoire sur lequel il butait en arrivant à Beure* ».

Des personnes interrogent sur les freins à la fluidité que pourrait représenter la suite d'échangeurs entre Beure et Micropolis.

Des contributeurs considèrent que les impacts de ce nouvel échangeur seront très importants sur le milieu agricole, auparavant dédié au maraîchage et à l'horticulture, et sur le milieu naturel, « *l'élargissement de l'infrastructure rapprochant [également] les voitures des habitations* ».

En ce sens, un seul rond-point au lieu d'un échangeur « à lunettes » serait, selon l'une des expressions, « *moins invasif dans ce qui reste de la ceinture verte de Besançon* ».

Plusieurs proposent des implantations alternatives :

- à Beure : selon l'un des avis préconisant cette implantation, il s'agirait de remanier les deux échangeurs existants en un seul, selon un autre de reconstruire le pont sur le Doubs ce qui permettrait de le sécuriser car il est « *vieillissant* » et, en le concevant différemment, « *de répondre de façon plus efficace à la séparation des flux* » ;
- au niveau de la Rue Blaise Pascal ;
- ou au niveau de Micropolis.

Des riverains du Chemin du Champ Melin exposent précisément leurs attentes : l'accès unique aux camions de l'assainissement à la sortie de l'échangeur côté 22 Chemin des Vallières, l'établissement d'une voie sans issue du 18 au 22 Chemin des Vallières pour éviter la circulation des véhicules autres que résidents, le déplacement de la bretelle d'entrée concernant le contrôle des camions routiers, le fait de ne prévoir aucune sortie de l'échangeur sur le Chemin du Champ Melin.

Des riverains du Chemin des Vallières soulignent que la modification des voies côté pair oblige à passer par le côté impair pour rejoindre l'Avenue François Mitterrand et qu'il ne sera pas possible de passer sous le pont de Beure lors des inondations du Doubs, « *si bien que la sortie de ce quartier serait bloquée* ». L'un d'eux souhaiterait « *un accès direct des riverains à la RN57 par les accès des poids lourds* ».

Des questions sont posées sur les largeurs du Chemin des Vallières pour faire circuler à la fois les voitures et les modes doux d'un côté, et les voitures et les poids lourds se rendant à la station d'épuration de Port-Douvot de l'autre.

Un riverain demande s'il serait possible de déplacer l'échangeur de quelques dizaines de mètres pour préserver son activité.

L'aire de contrôle des poids lourds et le stationnement actuel le long de la RN57

Des inquiétudes sont émises sur l'implantation de l'aire de contrôle des poids lourds positionnée à côté de l'échangeur du Champ Melin. Une personne indique que cette aire « *enlève le parking de la jardinerie et de la communauté Emmaüs, [ainsi que de] l'église évangélique* » et réclame une « *solution plus simple* ». Une autre demande s'il n'y aurait pas une zone « *hors des zones d'habitation, hors de la ville* » pour cet équipement.

Quelques remarques sont formulées sur le stationnement actuel des poids lourds sur les bas-côtés de la RN57. Un avis suggère « *de leur faire une zone de parking sécurisée avec sanitaires et poubelles* ».

Les échangeurs de Beure

Les échangeurs de Beure sont considérés par quelques contributeurs comme des alternatives possibles à l'échangeur du Champ Melin (*cf. ci-avant*).

À plusieurs reprises, des participants s'interrogent sur l'utilité, avec les aménagements proposés, de conserver l'échangeur le plus proche du Doubs et suggèrent de le supprimer.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La division des trafics entre la RN57 et la RN83 : l'enquête « origine-destination » a montré que le trafic se répartissait à part quasi équivalente entre le mouvement RN57 Besançon → RN57 Mercureaux et les deux mouvements RN57 Besançon → RN83 Lons-le-Saunier et RN57 Besançon → RD683 Route de Lyon en heure de pointe du soir. En heure de pointe du matin, entre le mouvement RN57 Mercureaux → RN57 Besançon et les deux mouvements RN83 Lons-le-Saunier → RN57 Besançon et RN683 Route de Lyon → RN57 Besançon la répartition est aussi quasi équivalente.

Ainsi, l'échangeur du Champ Melin a été conçu pour répondre à cette répartition de trafic puisqu'il permet de séparer ces deux trafics sur deux chaussées séparées. De par sa conception, il répond parfaitement à la demande de trafic sur cet axe et les études de trafic montrent que ce nouvel échangeur fonctionne très bien, même à l'horizon 2045 avec des hypothèses de report modal faible.

Les enjeux environnementaux et le positionnement au Champ Melin : différentes alternatives au projet proposé à Beure en 2017 ont été analysées. La variante consistant en l'implantation d'un échangeur dans le secteur de la Roche d'Or a d'abord été approfondie, mais cette solution impactait fortement ce secteur protégé.

Il a ensuite été recherché, en appliquant la première étape de la séquence réglementaire « Éviter-Réduire-Compenser », l'emplacement s'écartant le plus possible des zones présentant des enjeux environnementaux : les zones urbanisées, le secteur protégé de la Roche d'Or, les parcelles vouées à l'horticulture et au maraîchage en bordure de la RN57 dans le quartier des Vallières, la proximité du Doubs (présence de zones humides, Plan de Prévention des Risques Inondation) et les zones faisant l'objet d'un inventaire du patrimoine naturel comme les ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) de type I « Colline de Planoise », « Colline de Rosemont » et « Côte du Doubs aux environs de Besançon ». Ces mesures d'évitement ont conduit à privilégier le secteur du Champ Melin, qui est celui qui présente le moins de contraintes environnementales. Il est important de rappeler que l'emprise du projet n'impacte aucune zone maraîchère. Néanmoins un travail d'optimisation de l'échangeur sera réalisé dans les phases d'études détaillées à venir afin que celui-ci soit le plus compact possible.

Le choix d'un échangeur « à lunettes » : lors de la conception de l'échangeur, la solution d'un giratoire dénivelé a été écartée au profit d'un échangeur à lunettes pour des raisons de coût, de sécurité et d'insertion paysagère.

En effet, un giratoire dénivelé aurait nécessité la construction de murs de soutènement et d'un ouvrage supplémentaire, ce qui aurait renchéri son coût mais surtout aurait eu un impact très sensible sur le paysage d'entrée de ville dans le secteur encore très naturel des Vallières. *A contrario*, l'échangeur à lunettes permet de profiter de la topographie naturelle du secteur et réduit le nombre d'ouvrages d'art et de soutènement pour une meilleure insertion dans le paysage. Les conditions de sécurité n'y sont pas idéales (visibilité pour les usagers arrivant de la bretelle et vitesses élevées pratiquées dans l'anneau). Il est à noter également que le gain en termes d'emprise entre les deux types d'échangeur n'est pas sensible.

La prise en compte des demandes des riverains : un certain nombre de demandes particulières de riverains ont été exprimées, parfois contradictoires. Un travail de concertation à l'échelle du quartier est à mener pour optimiser le fonctionnement de l'échangeur et des dessertes locales des habitations riveraines pour aboutir à une vision partagée de l'aménagement et que celui-ci soit le moins impactant possible.

L'aire de contrôle de poids lourds : à l'heure actuelle, le contrôle des poids lourds sur la RN57 en entrée de Besançon s'effectue sur les sur-largeurs existantes au niveau de l'échangeur de Micropolis. Ces espaces n'existeront plus après la réalisation du projet, il est donc nécessaire de prévoir une aire de contrôle en entrée de Besançon qui permette de capter l'ensemble des trafics provenant de la RN57 et de la RN83. L'aire de contrôle a donc été positionnée selon ces critères.

Un travail particulier d'optimisation sera à faire pour permettre de retrouver une capacité de parking suffisante au fonctionnement de la jardinerie et de la communauté Emmaüs.

Le stationnement des poids lourds le long de la RN57 : le stationnement « sauvage » des poids lourds au niveau de l'échangeur de Micropolis sur des espaces non autorisés ne sera plus possible physiquement à l'issue des travaux. Concernant l'installation d'une aire équipée de poubelles et de sanitaires, la DREAL a éliminé cette option d'aménagement car un tel équipement consomme beaucoup d'emprise.

4.3.6. La vitesse à 70 km/h

L'abaissement de la vitesse à 70 km/h sur l'ensemble de la section entre les « Boulevards » et Beure est peu abordée par les participants à la concertation.

Cette vitesse est considérée de manière positive pour « *l'équilibre entre les fonctions urbaines et circulatoires* » de la RN57 (cf. 4.1.1.).

Une personne émet des doutes sur la possibilité de respecter les 70 km/h, en raison « *des fortes pressions* » qu'exercent déjà aujourd'hui les autres automobilistes sur ceux qui respectent les limitations dans les échangeurs de Saint-Ferjeux et de Planoise.

Une personne demande que la vitesse soit abaissée à 50 km/h, « *la pollution générée par le trafic routier [étant] d'autant plus importante que les véhicules rouleront à 70 km/h au lieu de 50 km/h* ».

Une autre fait le lien entre la vitesse et « *l'aggravation des effets des accidents de la route* ».

➤ RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le choix de la vitesse à 70 km/h : au niveau de sa géométrie , le projet a été conçu pour une vitesse maximale de 90 km/h ; mais compte tenu de la succession de nombreux points d'échanges, des enjeux de qualité de l'air, de sécurité routière et de perception de l'itinéraire, le choix a été fait de limiter à 70 km/h l'ensemble de la section, vitesse qui paraissait être un bon compromis. Une limitation de vitesse à 50 km/h ne serait pas en adéquation avec la configuration du projet.

4.3.7. De manière générale sur les aménagements modes doux et transports en commun

Sur ce sujet, un contributeur demande que l'aménagement cyclable soit sécurisé sur l'ensemble du projet.

Des remarques sont émises sur la proximité de la voie modes doux avec l'infrastructure routière, ce qui « *confronte leurs usagers aux pollutions des véhicules motorisés* ».

Des avis indiquent que les aménagements proposés sont « *réglementaires* ». Une personne souhaite « *un projet clair et mieux conçu en matière de modes doux* » ; elle indique notamment ne pas comprendre l'intérêt de la passerelle de franchissement du Doubs, l'accès du Chemin d'Avanne à Velotte se trouvant en contrebas. Elle souhaite également savoir s'il est prévu un déplacement de l'EuroVéloroute.

➤ RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La sécurisation de la voie modes doux : il est prévu un aménagement en site propre sur l'ensemble de la section, séparé physiquement des voies de circulation routières.

La proximité de la voie modes doux avec les voies routières : le choix d'implanter les voies modes doux à proximité directe des voies routières a été fait afin de limiter les emprises foncières du projet d'aménagement, étant donné que le projet est situé en milieu urbanisé parfois fortement, notamment entre Micropolis et l'échangeur de l'Amitié. La réalisation de ces voies représentera néanmoins une belle amélioration par rapport à la situation actuelle où les cyclistes n'ont d'autre choix que de rouler sur la route nationale.

La passerelle sur le Doubs : actuellement, la traversée du Doubs pour les modes doux s'effectue dans des conditions délicates, avec un cheminement assez étroit entre une glissière de sécurité et un garde-corps. Un aménagement plus sécurisé et plus confortable pour les modes doux est réclamé depuis très longtemps par plusieurs associations et constituera une réelle amélioration.

L'EuroVéloroute : l'EuroVéloroute n'est pas impactée par le projet. Des mesures d'exploitation pourront éventuellement y être prises pendant certaines phases de travaux (notamment pendant la phase de construction de la passerelle modes doux).

4.3.8. D'autres attentes

Des demandes s'expriment, en complément ou en dehors du cadre du projet :

- que le raccordement de la RN57-Voie des Mercureaux avec la Plaine de Saône soit « *traité impérativement* » pour que « *ce projet soit réussi* » - les risques d'engorgement seraient sinon « *encore plus importants qu'aujourd'hui* » ;
- que la section La Vèze-Trou au Loup « *soit étudiée rapidement* » en raison des points de saturation qui y existent déjà aujourd'hui ;
- que des modes de circulation « *mixtes comme trains, tram, voitures* » soient développés, « *ce qui impliquerait des zones de "dépose-minutes" sécurisées* » ;
- que la Rue de la Parisienne devienne une voie à sens unique, la circulation y étant « *de plus en plus difficile* ».

Des participants souhaitent également savoir :

- ce qu'il en est des projets de déplacement des maraîchers des Vaîtes aux Vallières ;
- ce qu'il en est de la gare ferroviaire de Saône ;
- si une étude de faisabilité a été réalisée « *sur le passage à 3 voies de l'axe entre rue de Dole et la ZAC de Châteaufarine* » (« *il serait utile d'envisager une augmentation du nombre de voies sur cet axe* », en raison de l'augmentation de la circulation) ;
- s'il est possible d'accéder au bilan environnemental des travaux « *sur le tronçon plus septentrional [de la RN57] et qui traverse notre communauté urbaine* ».

➤ RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Sur le raccordement entre La Vèze et la plaine de Saône : le fonctionnement de l'échangeur du Trou au Loup est jugé actuellement satisfaisant malgré quelques remontées de files le matin. L'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure ne modifiera en rien le fonctionnement de cette section ; il n'est donc pour l'instant pas prévu d'y réaliser un autre projet d'aménagement.

Sur le passage de la Rue de la Parisienne à sens unique : cette demande sera regardée dans la suite des études, notamment vis-à-vis du volume de trafic qui pourrait y être généré du fait de la modification des accès au site de Micropolis.

Sur les projets de déplacement des maraîchers des Vaîtes aux Vallières : cette demande relève de la compétence de la Ville de Besançon.

Sur l'aménagement de la Route de Dole entre Saint-Ferjeux et Châteaufarine : ce sujet ne concerne pas l'État, la route étant du domaine du Conseil départemental du Doubs.

Sur le bilan environnemental des travaux au nord de Besançon : les arrêtés d'autorisation des travaux d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre l'autoroute A36 et Devecey imposent au maître d'ouvrage de réaliser des bilans environnementaux à diverses échéances. Ces bilans sont disponibles auprès du service instructeur.

4.4. Les impacts sur l'environnement et le cadre de vie

Les enjeux relatifs à la qualité de l'air et aux nuisances sonores pour les quartiers traversés, à la consommation d'emprises et aux milieux naturels sont évoqués par plusieurs participants à la concertation et notamment par ceux qui font part de leur opposition au projet.

L'avis commun des associations Alternatiba, Association Vélo Besançon, France Nature Environnement Doubs et Territoire de Belfort et Zéro Déchet Besançon considère que les préoccupations de « *la lutte contre les changements climatiques, la préservation de l'environnement et de la biodiversité, la protection de la santé ne sont pas prises en compte dans le projet* ». Il indique par ailleurs que l'aménagement de la route nationale va « *enlaidir le paysage, renforcer la coupure urbaine, accroître le bruit et la pollution de l'air* ». Il rappelle aussi qu'une solution « *privilégiant un nouveau maillage de voies urbaines [...] a pourtant été étudié en 2014* ».

Il précise que « *la RN57 passe "à proximité" de zones humides et d'une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) de type 1 (protection d'un biotope, et de certaines espèces (faune et flore) au sein de cette zone). Lorsqu'on dit "à proximité", il ne faut pas oublier que les limites ont été fixées par l'homme et qu'en aucun cas la biodiversité s'arrête à ces limites. Les travaux impacteront donc des zones considérées comme riches en biodiversité* ».

Des habitants souhaitent des protections contre le bruit « *dans les secteurs urbains (Planoise, Saint-Ferjeux)* », pour le Chemin des Mottes (cf. 4.3.3.), pour le Chemin du Champ Melin.

Des questions sont posées sur la continuité des déplacements des animaux, en particulier entre les collines de Planoise et de la Roche d'Or. Des personnes souhaitent que des passages soient mis en place pour la faune.

Un participant souhaite également savoir comment se dérouleront les travaux sur « *ces trois kilomètres* », parce qu'il « *n'y a pas beaucoup de place et de possibilités* ».

➤ RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Sur le sujet de la lutte contre les changements climatiques : le maître d'ouvrage partage l'inquiétude des personnes s'étant exprimé sur le sujet, c'est pour cette raison que le projet intègre les enjeux de la transition écologique en permettant une amélioration certaine des conditions de circulation pour tous les modes de transport : d'une part, en fluidifiant la RN57, il va permettre une augmentation certaine du niveau de service de l'ensemble des transports en commun empruntant cet axe.

D'autre part, une voie modes doux sécurisée et continue tout le long de l'axe est prévue dans le cadre du projet, ce qui va permettre d'encourager le report modal vers les modes actifs.

Enfin, des aménagements spécifiques pour les transports en commun sont prévus, et notamment :

- un nouvel ouvrage de franchissement de la RN57 réservé aux bus au niveau de la Rue des Flandres Dunkerque qui va permettre de faire transiter la ligne 4 Ginko « Châteaufarine / Pôle Orchamps » à double sens sur ce secteur, améliorant la lisibilité et la desserte du quartier grâce à l'implantation d'un nouvel arrêt ;
- une voie réservée aux bus reliant le giratoire de Micropolis au giratoire de la Route de Dole, avec un arrêt desservant Micropolis.

Sur la coupure urbaine et les études réalisées en 2014 : un programme d'aménagement « de et autour de la RN57 » avait été élaboré en 2013 et 2014 en étroite concertation avec la DREAL et tous les partenaires du projet. Le projet présenté a été élaboré et enrichi pour permettre de répondre point par point aux objectifs recensés dans ce programme, y compris sur le sujet de la coupure urbaine. En effet, l'intégration de plusieurs passerelles modes doux et de plusieurs voies modes doux ou transports en commun permet de répondre à cette problématique.

Par ailleurs, la solution privilégiant un nouveau maillage de voiries urbaines dont il est fait mention par les contributeurs reposait sur l'hypothèse d'une répartition équivalente entre trafic de transit et trafic de desserte locale. Il prévoyait donc de conserver l'axe de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure tel qu'à l'heure actuelle avec une capacité de 2 x 1 voies, et de le compléter avec la création d'un maillage de voiries urbaines permettant d'absorber la capacité manquante. Ce parti d'aménagement, très intéressant d'un point de vue urbain, n'a pas pu être retenu puisqu'il ne remplissait pas les objectifs circulatoires du programme d'aménagement « de et autour la RN57 ». En effet, l'hypothèse de départ sur laquelle ce parti d'aménagement reposait (équivalence entre trafics de desserte locale et de transit) n'a pas du tout été confirmée par les comptages de trafics et l'enquête origines-destinations de 2016, qui ont mis en évidence des répartitions proches de 80 % / 20 % entre ces deux types de trafic.

La prise en compte des enjeux pour les milieux naturels : l'étude d'impact qui sera présentée dans le dossier d'enquête publique permettra de recenser les enjeux, les impacts et les mesures de compensation associés au projet.

La qualité de l'air : la thématique de la qualité de l'air va faire l'objet d'une étude détaillée dans le cadre de l'étude d'impact à venir. Ainsi, le dossier d'étude d'impact comprendra un chapitre spécifique sur les impacts du projet sur la qualité de l'air et permettra de donner des informations précises.

Les protections contre le bruit : la réduction des nuisances sonores pour les riverains de la RN57 constitue un enjeu important du projet, qui sera traité dans le cadre de l'étude d'impact à venir. Une démarche réglementaire, liée à l'application de la loi sur le bruit, sera conduite pour prendre en compte les nuisances sonores induites par le projet dans tous les secteurs le long de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure.

Cette démarche se déroule en trois étapes : la réalisation d'un état initial, sur la base de mesures des niveaux sonores au niveau de l'ensemble des habitations

concernées par le projet, la réalisation de simulations du bruit futur une fois le projet mis en service, puis la définition des protections adéquates permettant de respecter les seuils réglementaires de bruit. Ces protections seront présentées dans le cadre du dossier d'enquête publique et donneront lieu à une concertation avec les riverains concernés.

Les secteurs concernés par le bruit pourront faire l'objet de quatre types de protection possibles :

- un merlon acoustique, c'est-à-dire une butte de terre végétalisée - mais cette solution demande de l'emprise au sol et donc des acquisitions complémentaires ;
- un écran acoustique (ou mur anti-bruit) qui peut être conçu avec différents types de revêtements ;
- un enrobé de chaussée qui atténue le bruit à la source (bruit de frottement du pneu sur la chaussée), solution privilégiée plutôt en cas de léger dépassement du seuil réglementaire de bruit ;
- des protections de façade qui consistent à traiter les habitations par des isolations de façade et qui sont décidées en concertation avec les habitants. Cette solution est mise en place soit lorsque très peu d'habitations sont concernées, soit lorsque l'habitat est disposé de manière telle que les protections du type merlon ou écran ne sont pas efficaces (par exemple lorsque les habitations sont situées très en hauteur par rapport à l'infrastructure).

Les passages à faune : les ouvrages de transparence écologique seront présentés dans le dossier d'études d'impact du dossier d'enquête relative à l'utilité publique du projet.

Les travaux : le phasage et la méthodologie de réalisation des travaux sont des composantes importantes et complexes du projet ; lors de la recherche de solutions d'aménagement, ces données sont examinées afin d'éliminer les variantes d'aménagement qui ne permettent pas d'assurer des conditions de circulation des usagers pendant les travaux. Le phasage et la méthodologie de réalisation des travaux seront présentés lors des phases ultérieures d'étude.

4.5. La concertation publique et les attentes d'information pour la suite

La concertation fait l'objet de plusieurs avis positifs. Des personnes saluent la conduite d'une deuxième phase de concertation ou adressent leurs félicitations pour « *la qualité des documents présentés* ».

Une personne relève « *quelques erreurs sur le nombre de voies* » dans le dossier de concertation. Une autre indique que le quartier des Vallières devrait être dénommé La Bousserotte, conformément au cadastre.

Des souhaits sont exprimés pour que les résultats des études acoustiques soient « *communiqués et aisément accessibles* », pour avoir accès aux hypothèses ayant permis de réaliser les études de trafic, ou pour disposer d'un plan plus détaillé de l'aménagement - cette dernière demande émanant des riverains de la Route de Dole (cf. 4.3.3).

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études acoustiques et les hypothèses prises pour réaliser les études de trafic : la méthodologie précise de réalisation de ces études sera disponible dans le dossier d'enquête relatif à la déclaration d'utilité publique du projet, conformément à la réglementation.

5. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER

L'État, maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » à Besançon et la commune de Beure, a établi le présent bilan de la deuxième phase de concertation qu'il a organisée du 8 octobre au 15 novembre 2019.

Ce bilan permettra d'enrichir le dossier qui sera présenté à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, envisagée en 2021. Il est rendu public. Il constituera, avec le bilan de la première phase de concertation du 17 octobre au 27 novembre 2017, une pièce spécifique du futur dossier d'enquête.

5.1. Les enseignements de la concertation

Le maître d'ouvrage relève tout d'abord le **climat positif et contributif** de la concertation. Il **remercie toutes les personnes** qui ont pris le temps de formaliser leur avis par écrit, de se rendre sur le site internet de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté ou dans les points disponibles à Besançon et à Beure pour s'informer, ou de le rencontrer aux réunions de riverains et à la réunion publique du 5 novembre 2019 à Micropolis.

Les participants à la concertation sont **très majoritairement des personnes ou des acteurs directement concernés par le projet** : riverains de la RN57, habitants de Besançon, de Beure ou de communes de l'agglomération, usagers de la route et des différents modes de transport, associations, entreprises et élus.

Les contributions et les arguments exposés au cours de la concertation sont de qualité et approfondis : ils permettent de **disposer d'attentes concrètes utiles pour préparer l'enquête publique**.

Par rapport à la première phase de concertation en 2017, cette nouvelle étape a permis de **renouveler le constat sur les difficultés actuelles** de la section « Boulevards-Beure » de la RN57.

Elle a fait émerger **des avis contrastés sur l'opportunité du projet** : des personnes considèrent de façon très générale que les projets routiers ne sont plus à l'ordre du jour dans le contexte du changement climatique, d'autres insistent sur la nécessité d'apporter de la fluidité et de la capacité sur l'axe de la RN57 pour les déplacements du quotidien et apprécient les compléments apportés par rapport à 2017 pour la desserte des quartiers, les transports en commun et les modes doux. Sur ce point, des réponses ont été apportées dans le document de concertation, le présent bilan et lors de la réunion publique.

De nombreuses contributions portent sur **les aménagements envisagés** et expriment des attentes concrètes.

La concertation fait ressortir principalement les points suivants :

- des questionnements sur le dimensionnement et le fonctionnement des **échangeurs** ;
- des inquiétudes sur les effets du projet sur le **cadre de vie des habitants** : desserte, accès, éventuels reports de circulation dans les quartiers, prise en compte du bruit et de la qualité de l'air, besoins de foncier ;
- des points d'attention sur les aménagements pour **les modes doux**, notamment en termes de sécurité ;
- des sensibilités sur les enjeux pour **les milieux naturels**, en particulier pour ce qui concerne la faune et les traversées de la RN57.

5.2. Les suites à donner

L'**étude d'impact sur l'environnement**, qui sera finalisée au cours de l'année 2020 et présentée dans le dossier d'enquête publique, aura vocation à analyser les impacts du projet et à préciser les mesures à mettre en œuvre pour si possible les éviter, les réduire ou le cas échéant les compenser. Elle permettra d'apporter des réponses précises aux questions posées lors de la concertation, notamment pour ce qui concerne la prise en compte du bruit, de la qualité de l'air et des enjeux pour les milieux naturels, en particulier les passages pour la faune.

À la suite de la concertation et sur la base du présent bilan, **l'échangeur du Champ Melin va faire l'objet d'études techniques approfondies**. L'un des objectifs sera de travailler sur sa compacité pour minimiser les besoins de foncier et ses impacts sur l'environnement.

Le maître d'ouvrage prend en compte l'opposition exprimée par les riverains du Chemin des Mottes : il s'engage d'ores et déjà à adapter le projet **pour que le Chemin des Mottes ne soit pas ouvert sur la nouvelle voie directe** envisagée entre la Route de Dole et le giratoire de l'Amitié.

Il s'engage à discuter avec le gestionnaire de voirie concerné de la **possibilité d'un passage de la Rue de la Parisienne en sens unique**, en fonction du volume de trafic qui pourrait être généré dans cette rue avec le projet.

En outre, il organisera **des échanges et des concertations spécifiques** au cours des études détaillées à venir :

- avec le Laboratoire de Terre Rouge pour trouver des solutions de stationnements alternatifs à proximité, afin que son activité ne soit pas pénalisée par la nouvelle voie directe envisagée entre la Route de Dole et l'échangeur de l'Amitié ;
- avec les riverains de la Route de Dole sur leurs propositions, en particulier celle d'un raccordement de la voie de desserte envisagée à la Rue Einstein ;
- avec la Ville de Besançon, Grand Besançon Métropole et les riverains sur l'aménagement du demi-échangeur envisagé dans la Rue Blaise Pascal et ses effets sur la circulation dans le quartier ;
- avec les riverains du Chemin du Champ Melin et du Chemin des Vallières (côtés pair et impair) sur l'échangeur du Champ Melin et leurs différentes questions relatives à la desserte, aux accès, à la mixité voiture-modes doux, etc. ;

- avec la jardinerie et la Communauté Emmaüs pour leur capacité de stationnement en intégrant l'aménagement d'une aire de contrôle des poids lourds ;
- avec les associations et représentants des modes actifs afin de garantir un projet le plus attractif et sécurisé possible pour ces modes ;
- avec les services de Grand Besançon Métropole et de la Ville de Besançon et les associations de quartier dans le cadre du PNRU (Programme National pour la Rénovation Urbaine) pour optimiser le positionnement, la lisibilité et l'accessibilité des continuités modes doux afin de minimiser l'effet de coupure au niveau de Micropolis.

Le dossier d'enquête publique présentera **de manière détaillée et approfondie les aménagements envisagés pour tous les modes** sur la section « Boulevards-Beure » de la RN57. Il apportera des réponses sur l'organisation des travaux et les mesures permettant de réduire les gênes pour les habitants et les usagers de la RN57 lors de cette étape de réalisation.

Le maître d'ouvrage s'engage enfin à **poursuivre l'information** sur l'avancement des études et la préparation de l'enquête publique sur la page Internet du projet (www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr) et via le relais proposé par les supports d'information des mairies et des collectivités partenaires.

Il se tient à la disposition de chacun pour toute demande sur le projet.

L'enquête publique, organisée par une commission indépendante désignée par le Tribunal Administratif, **permettra au public de s'informer une nouvelle fois et de s'exprimer sur le projet finalisé** et sur l'étude d'impact sur l'environnement.

Le calendrier prévisionnel est le suivant :

- 2020 : finalisation de l'étude d'impact sur l'environnement et rédaction du dossier d'enquête publique ;
- 2021 : enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique du projet ;
- 2021 à 2023 : études détaillées (études d'avant-projet et études de projet) et préparation des travaux ;
- 2023 : lancement des travaux.

ANNEXES

Les annexes sont consultables sur la page dédiée du site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté :

www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr

Elles présentent les documents d'information mis à disposition du public :

- dossier de concertation ;
- brochure d'information.

Le compte-rendu de la réunion publique du 5 novembre 2019 à Micropolis est présenté dans les pages qui suivent.

COMPTE RENDU

Intervenants :

- **Hugues DOLLAT**, Directeur adjoint de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) Bourgogne-Franche-Comté
- **Jean-Louis FOUSSERET**, Maire de Besançon et Président de l'Agglomération du Grand Besançon
- **Olivier THIRION**, Chef de service adjoint du service Transports Mobilités, DREAL Bourgogne Franche-Comté
- **Hélène FEUVRIER**, Chef de projets routiers, DREAL Bourgogne Franche-Comté

Animation des débats : Nicolas CAMOUS, Menscom

Participants : environ 170

Durée de la réunion : 2 h (20 h à 22 h)

Déroulement :

TEMPS D'INTRODUCTION : 5 min

- Introduction de M. le Directeur adjoint, DREAL Bourgogne-Franche-Comté
- Introduction de M. le Maire de Besançon, Président de l'Agglomération du Grand Besançon

PRÉSENTATION DU PROJET : 30 min

Présentation du projet par Olivier THIRION et Hélène FEUVRIER

TEMPS D'ÉCHANGES : 1 h 40

CONCLUSION : 3 min

M. le Directeur adjoint, DREAL Bourgogne-Franche-Comté

TEMPS D'INTRODUCTION

Hugues DOLLAT, Directeur adjoint de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Bonsoir à tous. Je vous souhaite la bienvenue ce soir pour cette nouvelle réunion publique de concertation sur le projet d'aménagement de la RN57 entre les Boulevards et la commune de Beure.

Je remercie particulièrement la direction du site de Micropolis qui nous accueille ce soir pour cette réunion, au plus près du sujet qui nous intéresse.

Cette réunion intervient dans le cadre de cette seconde phase de concertation, qui a commencé le 8 octobre dernier et qui va s'achever le 15 novembre.

La première concertation publique avait eu lieu en fin d'année 2017. Elle avait permis de mettre en lumière un certain nombre de points, en particulier un consensus partagé sur les difficultés actuelles de circulation que nous avons sur cette RN57, et sur la nécessité d'un aménagement qui puisse permettre d'améliorer le fonctionnement des déplacements sur l'ouest de l'agglomération du Grand Besançon. Également des éléments concernant l'insertion urbaine, la prise en compte des modes doux, du transport collectif, toutes les questions d'intégration et d'environnement ont été apportés dans la discussion comme des enjeux majeurs à intégrer dans les réflexions pour mener à bien ce projet.

On peut constater qu'il y a eu beaucoup de questions lors de la première concertation, y compris des questions assez précises et assez détaillées, qui pouvaient mettre en lumière des dysfonctionnements possibles par rapport au premier projet qui vous avait été présenté à l'époque.

C'est pour tenir compte de tous ces avis de la première concertation que nous avons été amenés à faire évoluer le projet. C'est ce projet qui a évolué que nous allons vous présenter ce soir, pour vous montrer les améliorations proposées par rapport à la situation initiale et bien s'assurer auprès de vous, comme auprès de l'ensemble des citoyens, que cela répond aux demandes et aux besoins de fonctionnement.

Il y a eu des approfondissements qui permettent d'améliorer les déplacements à la fois sur les questions de transport en voiture, mais également des modes doux ou de l'utilisation des transports en commun.

À l'issue de cette seconde phase de concertation, nous élaborerons un bilan, qui sera bien sûr rendu public comme nous l'avons fait pour la première phase. Les études techniques se poursuivront ensuite en tenant compte des remarques complémentaires qui auront pu être apportées dans cette concertation, et tous ces éléments feront l'objet du dossier qui pourra être présenté à l'enquête publique, après des études complémentaires que nous pourrions éventuellement mettre en œuvre d'ici là.

Je souhaite maintenant laisser la parole à Jean-Louis FOUSSERET, Président du Grand Besançon Métropole, Maire de Besançon. Nous avons bien travaillé avec les services techniques de la collectivité pour faire évoluer ce projet et pouvoir lui donner un caractère multimodal plus important que le projet initial. Ce travail n'aurait pas pu être fait justement sans cette concertation étroite que nous avons pu avoir avec les autres partenaires du projet, et en particulier les services techniques de la Ville et de l'Agglomération de Besançon.

Jean-Louis FOUSSERET, Maire de Besançon, Président de l'Agglomération du Grand Besançon

Mesdames et Messieurs, chers amis, bonsoir. Je serai très court, M. DOLLAT vient de dire l'essentiel. Simplement, il est important pour un projet aussi majeur que celui-ci, qui est un projet dont on parle depuis 20 ans, 30 ans, que l'on puisse avancer.

Je veux tout de suite remercier les services de l'État, de la DREAL, pour la qualité du dialogue. Je ne dis pas que le dialogue a été parfait, je ne dis pas qu'il n'y a pas encore des petites choses à régler, mais quand même : il y a eu un dialogue de qualité entre les services du Grand Besançon, de la Ville et les services de l'État, les services de M. le Préfet.

Ce qui est pour moi important à dire est que - j'ai assisté à toutes les réunions, à un certain nombre de réunions préparatoires -, beaucoup de remarques et souvent des remarques de bon sens, ont été faites lors de la dernière réunion de concertation, il y a deux ans. J'ai constaté avec satisfaction que beaucoup de ces remarques, je ne dirais pas toutes mais beaucoup de ces remarques ont été prises en compte parce qu'elles correspondaient vraiment à des questions, à des problèmes qui n'avaient pas forcément été bien vus à l'origine.

Ce secteur de Besançon entre les Boulevards et Beure est bien connu des automobilistes puisque chaque jour il y a des voitures qui s'y arrêtent, qui sont embouteillées et qui produisent beaucoup de gaz à effet de serre dont on pourrait bien évidemment se passer. Il faut donc permettre une circulation dans de bonnes conditions aussi pour que Besançon garde le rôle de capitale régionale qu'elle a aujourd'hui, et également prendre en compte tous les autres modes de déplacement. J'ai remarqué que vous avez été très attentifs à tous les modes de déplacement alternatifs, le vélo entre autres avec la fameuse liaison cyclable entre Beure et Micropolis, l'arrivée sur Micropolis par les transports en commun, les modes doux, les véhicules de tous types. Également, le projet permet un véritable désenclavement du secteur de la Polyclinique. On sait bien que ce secteur est très très embouteillé le soir et le matin et même souvent dans la journée ; il faut que l'on ajoute de la fluidité pour éviter que l'ensemble des flux ne viennent se rejeter sur l'Avenue Allende et le parcours du tram. Il y a aussi beaucoup de traversées piétonnes qui ont été mises en place et sécurisées.

Je n'en dirai pas plus. L'essentiel ce soir est qu'il y ait un dialogue, de qualité, où chacun se respecte. Il y aura certainement des avis différents qui s'exprimeront dans cette réunion ce soir, mais que chacun considère que ce qui doit nous intéresser est l'intérêt général et rien d'autre. Je vous remercie.

TEMPS D'ÉCHANGES

NB : les noms des personnes ayant pris la parole au cours des échanges sont retranscrits d'après l'enregistrement de la réunion ; nous vous prions de bien vouloir nous excuser de leur absence s'ils sont inaudibles à l'enregistrement ou de l'inexactitude de leur orthographe.

Jacques PONS

Quelques précisions quant aux noms « Quartier des Vallières », « Chemin des Vallières ». Je pense que beaucoup de gens ont dû confondre entre Chemin des Vallières côté pair, impair et Quartier des Vallières. Cadastralement parlant, Vallières c'est le vallon qui se situe entre Planoise et Rosemont, disons autour d'Emmaüs. Ça c'est le nom cadastral. Le Quartier des Vallières vers la Polyclinique, en fait cadastralement parlant, c'est la Bousserotte. Vous imaginez facilement pourquoi on a utilisé le mot Vallières à la place de la Bousserotte. Voilà quelques précisions, je vous remercie.

Par rapport à ce qui a été présenté, je suis très sceptique quant à l'efficacité de l'échangeur que vous appelez de Champ Melin. Pour les personnes en particulier qui viennent de Beure, qui viennent de Lons-le-Saunier, Quingey, par là, ils vont se retrouver, pour gagner Micropolis, avec 4 giratoires, dont 3 avec une priorité à gauche. Au niveau de la fluidité du flux... et puis la question des voitures prioritaires, pompiers, ambulances, SAMU...

Patrick BOURQUE, France Nature Environnement Doubs-Territoire de Belfort

D'abord, je dois vous féliciter pour faire deux concertations sur ce projet, je ne sais pas s'il y en aura une troisième encore avant l'enquête publique, en tout cas bravo. Vous avez répondu à beaucoup de questions techniques qui ont été posées lors de la première concertation, sauf que vous n'avez pas répondu à une question de fond qui est faut-il vraiment faire ce projet.

Dans le contexte actuel, on sait très bien qu'avec le réchauffement climatique, les dangers qui guettent la planète, les centaines de milliers de scientifiques qui dénoncent ce qu'il se passe actuellement, les risques - moi je travaille dans une association qui défend l'environnement, à la Maison régionale de l'environnement, dans un milieu où les gens sont désespérés. Ils voient ce qu'il se passe dans la nature, les naturalistes sont complètement désespérés et ils savent très bien que, par ricochet, c'est l'espèce humaine qui va être touchée également par la suite. On sait qu'on va dans le mur, c'est dénoncé maintenant, mais on continue à appuyer sur l'accélérateur. Tout proche de moi par exemple, j'ai une personne qui a eu un cancer, ce n'est pas dû à la circulation, elle a eu un cancer du poumon, elle a continué à fumer. Elle était guérie de ce premier cancer, cela récidive, elle n'a pas arrêté de fumer. Nous c'est pareil là. On sait très bien ce qui va nous arriver, on continue à fumer, on continue à enfumer plutôt, il a des choses sur lesquelles il est difficile de résister dans le monde dans lequel on va.

J'ai quelques questions. Ce projet est-il en cohérence avec des schémas comme le SCOT, le PCAET, le NSRU de Planoise ou le PLUI qui dans le fond disent il faut maintenant lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, il faut lutter contre l'étalement urbain.

Entre parenthèses, vous savez très bien que fluidifier la circulation automobile va apporter plus de monde qui va aller habiter plus loin. C'est-à-dire que vous allez développer les lotissements dans les villages sur le plateau, ou côté Haute-Saône, parce que les gens vont se dire ça va plus vite, maintenant on peut aller habiter plus loin, il n'y a pas de souci. En quoi y a-t-il cohérence avec les différents plans que je viens de citer ? Et en quoi ce projet va-t-il dans le sens de la transition écologique où nous devrions aller ?

J'ai bien entendu, il y a eu une réponse qui disait « ce n'est pas la RN57 qui va sauver la planète ». Cela a été une des réponses lors de la première concertation, quelqu'un a répondu de cette façon-là. On se pose la même question pour les autoroutes qu'on continue à faire. On se dit je peux continuer à prendre ma voiture, ce n'est quand même pas moi qui vais sauver la planète en ne prenant pas ma voiture. Il faut arrêter. Chacun a sa part à faire dans le changement de mode de vie dans lequel on doit aller obligatoirement.

Olivier THIRION, Chef de service adjoint du service Transports Mobilités, DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Avant de répondre à la question, je voulais juste préciser quelque chose, c'est que je partage votre propos. Je suis père de famille, j'ai des enfants, je suis aussi attentif à leur avenir, évidemment à titre personnel l'avenir de la terre m'inquiète aussi, pas uniquement en tant que fonctionnaire, moi aussi je suis cycliste, moi aussi j'aime bien que mes enfants puissent se promener en toute sécurité, pas seulement dans ce secteur-là mais aussi dans d'autres secteurs de Besançon, je suis aussi piéton. Moi aussi je suis en faveur du report modal et évidemment qu'il faut l'encourager.

L'État a un certain nombre de politiques en la matière et aujourd'hui il investit assez fortement sur les modes actifs, sur le ferroviaire, puisque l'État et la Région vont investir quand même plus de 40 millions d'euros sur la ligne des Horlogers dans les deux années qui viennent. On est vraiment sur une politique globale qui aujourd'hui vise à faire diminuer la part modale de la voiture.

Maintenant on est ici aujourd'hui pour parler d'un projet qui est lié à de grosses difficultés de circulation au niveau de l'ouest de Besançon. On a fait un certain nombre de simulations de trafic qui sont détaillées dans le dossier, qui prennent un certain nombre d'hypothèses à partir notamment des hypothèses du Plan de Déplacement Urbain du Grand Besançon. Deux simulations ont été faites :

- une avec une hypothèse où le trafic routier continue à croître comme aujourd'hui sans report modal particulier ou sans mesure particulière sur ce sujet,
- et une autre qui a été faite avec les hypothèses du Plan de Déplacement Urbain, qui sont assez ambitieuses, puisque en 2015, on était à environ 42 % de part modale sur les voitures particulières sur le Grand Besançon et il est visé une part modale à 33,5 % en 2025 et à 29,8 % en 2045. Ce sont des parts modales ambitieuses, très clairement.

Même avec ces hypothèses-là, cet axe reste encombré, donc on a toujours des gros problèmes de déplacements dans l'ouest de Besançon même avec des gros reports modaux. C'est un point important.

C'est-à-dire qu'aujourd'hui si on ne fait rien sur cette section, on peut toujours imaginer que les gens vont se reporter comme ils veulent sur d'autres axes, même en développant des offres importantes qui ne seraient pas du routier sur d'autres axes de transport, on aura toujours des problèmes sur cet axe. Les bus ne pourront toujours pas circuler sur le secteur parce qu'il y aura toujours des gros problèmes d'encombrement, parce qu'ils vont se retrouver dans les embouteillages comme tout le monde.

Si on ne fait rien, les vélos ne pourront toujours pas circuler en toute sécurité, ne pourront pas circuler du tout puisqu'aujourd'hui le passage sur le Doubs est quasiment inexistant, le passage au niveau de Micropolis en vélo c'est quand même excessivement complexe et dangereux.

Ce projet apporte quand même un certain nombre de choses sur tous ces sujets-là qui permettent au Grand Besançon de mieux vivre. Je vous entends quand vous considérez que ce projet est totalement contradictoire avec cette politique, nous on considère que ce n'est pas le cas puisqu'on a quand même un besoin réel de désencombrer ce secteur, de désencombrer le centre-ville puisque aujourd'hui on a beaucoup de trafics parasites au centre-ville qui vont se retrouver sur cette section.

Il y a quelque chose que vous n'avez pas développé, c'est qu'aujourd'hui on est quand même sur la fin du diesel, la fin des carburations à énergie fossile. Je précise bien également : une augmentation du trafic sur cet axe-là, cela ne veut pas forcément dire une augmentation du trafic routier à l'échelle du grand Besançon puisque le trafic qu'on va avoir là, ce n'est pas du trafic induit par l'ouverture de cette deux fois deux voies, c'est en grande majorité du trafic qui est récupéré d'autres axes du Grand Besançon. Augmentation de ce trafic ne veut pas forcément dire augmentation des gaz à effet de serre puisqu'avec les nouveaux modes de carburation, on sait bien qu'on aura beaucoup moins de rejets dans l'atmosphère notamment avec des technologies type hydrogène ou électrique qui sont des choses qui sont assez en vogue en ce moment.

Hélène FEUVRIER, Chef de projets routiers, DREAL Bourgogne-Franche-Comté

On s'est bien servi comme base pour nos études des documents de planification qui existent et notamment pour la mise au point du modèle de trafic et des hypothèses de trafic, on s'est véritablement appuyé sur le Plan de Déplacement Urbain (PDU). Dans le dossier de concertation, vous pouvez voir un schéma qui montre nos hypothèses de trafic, schéma qui est repris du PDU avec des projections sur la base d'hypothèses différentes.

Les schémas de planification ont bien été pris en compte dans ce projet et ils ne vont pas du tout à l'encontre. Il faut vraiment insister sur deux points dans le cadre de la mise en place du projet :

- le modèle de trafic nous montre, et c'est vraiment flagrant, que lorsqu'on met en service cet aménagement, on a une diminution drastique de la circulation parasite sur certains axes, sur des voiries qui ne sont pas du tout prévues pour accueillir un tel trafic. C'est la stratégie de shunt qui existe sur Besançon, que tout un chacun connaît, on a chacun nos petites astuces pour shunter le bouchon par tel ou tel endroit, et ça on le voit apparaître très clairement sur le modèle de trafic. Lorsqu'on met en service l'aménagement, on a tous ces trafics parasites qui passent dans des quartiers, qui n'ont rien à faire là, qui se reportent sur l'aménagement sur lequel ils doivent être ;
- le report modal ne pourra passer que par l'amélioration de l'offre multimodale au sens large, la desserte en transport en commun et les voies modes doux. Cette desserte en transport en commun en particulier, à l'heure actuelle les bus sont coincés dans les bouchons. C'est un vrai souci. Pourquoi l'usager ne prendrait plus sa voiture particulière, quel avantage il a à prendre le bus ? Ce qu'on a cherché à faire avec ce projet, c'est d'offrir vraiment des aménagements dédiés pour les transports en commun, qui permettent une vraie efficacité, une vraie amélioration de l'offre de service.

Il y a également des documents de planification qui traitent de l'extension urbaine ou plutôt de l'arrêt de cette extension. J'entends le discours qui consiste à dire si on fait cet aménagement, on va encourager les gens à aller habiter encore plus loin sur le Plateau, etc. Il y a quand même des documents de stratégie par rapport à l'extension et à l'urbanisme qui visent à limiter ce phénomène-là.

La question sur les échangeurs était pertinente puisque quand on vient de Beure, on rencontre un certain nombre de giratoires. Néanmoins, quand on regarde bien, lorsqu'on va franchir cet échangeur-là [*échangeur de Champ Melin*], il n'y a aucun trafic important qui va couper la route de ce mouvement principal, qui est le mouvement de la RN83 vers Besançon.

Sur l'aspect véhicules d'urgence, le projet prévoit la mise en place de bandes d'arrêt d'urgence partout sur la totalité de l'itinéraire. Cela permettra aux véhicules de secours de pouvoir accéder et circuler sans problème.

Philippe MEROUDOT

Je reviens sur le carrefour de Beure. Ce que je constate c'est qu'à la première concertation la RN57 était à deux fois deux voies sur tout son parcours sauf sur un des ronds-points de Beure. Dans la deuxième concertation des améliorations ont été faites certes, mais malheureusement elle est à deux fois une voie sur plus d'un kilomètre, c'est un petit peu dommage.

En ce qui concerne les ronds-points, je recoupe un peu la question précédente, le deuxième rond-point de Beure ne sert absolument plus à rien, donc il faut le supprimer. Le raccordement pour aller en direction de Pontarlier se fera seul.

Au Champ Melin, le système que vous appelez de « lunettes » est bien adapté pour des circulations relativement moyennes, comme vous le voyez à Témis par exemple pour desservir les cités universitaires c'est valable, mais dans le cas présent, on va avoir hélas beaucoup de poids lourds qui vont venir depuis Quingey et qui vont se retrouver avec des ronds-points relativement petits. À mon avis à cet endroit-là, il vaudrait mieux prévoir un rond-point de grand diamètre avec dénivelée, comme il y a sur la Route de Vesoul. Cela me paraîtrait beaucoup plus facile pour tout le monde. Et dans cas-là, il y aura une seule balise à respecter pour entrer sur ce rond-point et ce rond-point sera relativement peu utilisé sur les deux secteurs qui sont juste au-dessus du passage de la RN57.

Thomas HENRY

Bonsoir. Je vais revenir sur le réchauffement climatique parce que ça a l'air de ne pas toucher grand-monde et ça a l'air de déranger beaucoup de gens. Je voyais dans la foule « bon il nous emmerde avec le réchauffement climatique ». Je suis assez fasciné de voir que la problématique de tous les gens qui sont là, je veux dire à 70-80 %, c'est son petit quotidien et de se dire « si je pouvais aller plus vite au boulot, plus vite rentrer chez moi », et ça ça me fascine.

M. THIRION vous avez dit que vous avez des enfants, moi j'en ai aussi et j'avoue que quand je vous entends dire que ce projet a pour objectif d'améliorer la vie au quotidien, je suis complètement outré et vraiment outré et j'espère que vos enfants entendront ce que vous avez dit et s'en rappelleront d'ici vingt ans. Parce que là clairement, ce projet quand je le vois, il n'a pas du tout pour objectif de lutter contre le réchauffement climatique, il faut arrêter, il faut tous se mettre à réfléchir et arrêter de se dire... on n'est pas contre le réchauffement climatique quand on cherche à doubler la RN57, il faut arrêter. Alors on a bien du greenwashing, on a mis trois pistes cyclables, on a mis un petit pont par-ci par-là pour le bus, mais il faut arrêter, le reste ce n'est pas fait pour lutter contre le réchauffement climatique.

À un moment il faut se remettre debout et il faut arrêter de tourner en rond. Et 120 millions d'euros, c'est le budget sûrement qu'on va dépasser, alors 90-120 millions d'euros, vous vous rendez compte de ce que c'est 120 millions d'euros, c'est une somme gigantesque, avec ça on peut faire 500 kilomètres de pistes cyclables dans toute la ville, on refait la ville, on vire les bagnoles et on refait de la piste cyclable, et là on va lutter contre le réchauffement climatique. On arrête de tourner en rond.

La question que je voudrais poser, Madame, Monsieur, si vous avez des enfants, si vous pensez à l'avenir, est-ce que vraiment à un moment donné on a étudié le projet de dire d'accord OK, on ne remet pas de la bagnole en plus, on arrête d'accélérer tout ça, on ne met que des transports en commun et on ne met que du vélo, de la voie ferrée et du bus et qu'est-ce qui se passe si on fait ça. Et là si au lieu de dire on double pour mettre plus de bagnoles, on rajoute une voie et là on met du bus, mais faut arrêter de dire on a des bouchons en trop.

Les bouchons en trop, forcément puisque vous faites deux voies pour les bagnoles on va avoir encore plus de bagnoles et on aura encore moins de bus. Cela ne va rien résoudre pour les transports en commun. Par contre, si on fait une voie bus dédiée, là on va peut-être changer quelque chose. Moi ce que j'aimerais bien savoir c'est si une étude a été faite qui dit si on met 120 millions d'euros pour des transports en commun, du vélo, des modes doux et tout ce qu'on veut à part de la bagnole, est-ce qu'on arrive à faire quelque chose ?

La deuxième question est sur les hypothèses que vous utilisez pour dire en 2045, alors déjà 2045 je ne sais pas si vous avez entendu parler de l'effondrement, c'est quand même une problématique on y croit on n'y croit pas, mais je pense qu'on va tous droit dans le mur comme le disait Patrick BOURQUE, 2045 on n'y viendra pas en bagnole, ça c'est clair. Donc il faut arrêter de se dire est-ce que je vais pouvoir rentrer chez moi en bagnole en gagnant 5 minutes, il faut arrêter de se dire ça, il faut arrêter de délirer. Donc là la solution ce n'est pas de se dire comment je vais gagner 5 minutes c'est comment je vais passer à une autre solution.

La solution, en intermédiaire c'est du transport en commun ou du vélo ou je ne sais quoi, et de toutes façons dans 20 ans on ne sera plus en voiture, on ne sera plus en bus, on sera dans d'autres solutions. Monsieur il tourne la tête, il se dit il est cinglé celui-là, mais lisez, informez-vous. On n'a pas le choix alors ce serait bien que les gens en prennent conscience et ce n'est pas moi qui le dit, c'est des scientifiques de tout le monde entier. Donc je ne l'invente pas, après vous avez le droit d'être blasés, en tout cas juste une chose, pensez à vos enfants et à vos petits-enfants et dans vingt ans ceux qui seront encore là, posez-vous la question, vous repenserez à cette discussion.

Olivier THIRION

Je veux bien répondre pour dire déjà, évidemment, que je n'ai jamais dit que l'objectif du projet était de lutter contre le réchauffement climatique, on est bien d'accord. Je ne vois pas comment aujourd'hui, avec un projet routier, on peut dire qu'on lutte contre le réchauffement climatique, ce serait bien présomptueux de ma part. Il ne me semble pas avoir dit cela tout à l'heure. J'ai juste dit que le réchauffement climatique c'est un problème, et que réaménager la RN57 c'en est un autre, ce sont deux sujets qui ne sont pas forcément liés de façon directe.

Sur la question qu'est-ce qu'on pourrait faire avec 120 millions d'euros en bus et en pistes cyclables, je vous entends dire 500 kilomètres, cela me semble un peu élevé quand même avec 120 millions, pourquoi pas, mais après ce peut effectivement être un choix de retirer de toute l'agglomération de Besançon les voitures, les camions, de ne mettre que des vélos et on arrête de vivre et puis il n'y a plus d'activités économiques. Cela peut être un choix de société effectivement, aujourd'hui la société est clairement faite pour un partage des modes, pour donner plus de place au vélo, il faut donner plus de place au vélo et aux transports en commun, je suis d'accord mais pour autant il faut que tout le monde puisse vivre aussi sa vie.

Qu'est-ce qu'on pourrait faire avec 120 millions d'euros, c'est une étude qui n'a pas été faite mais on retourne un peu le problème. Aujourd'hui, on a un vrai problème de déplacement à l'ouest de Besançon, on a un vrai problème tous modes et on essaye de le résoudre. À partir de cela, on essaye de trouver des solutions. On propose un projet, il se trouve qu'il coûte 120 millions d'euros, vous trouvez cela un peu extrême j'en suis désolé mais ce sont des montants qui sont assez courants sur ce type de projets. Aujourd'hui on essaye de résoudre un problème, on aboutit à un projet qui vaut 120 millions d'euros, on ne part pas d'une somme pour dire qu'est-ce qu'on pourrait faire avec. Cela n'est pas comme cela que l'on raisonne aujourd'hui, ce n'est pas de cette façon-là qu'il a été conçu.

Hélène FEUVRIER

Sur l'échangeur de Champ Melin : la proposition que nous faisons lors de cette nouvelle concertation repose vraiment sur la structuration du trafic.

On a étudié la façon dont se répartissait le trafic. On a un partage quasiment à parts égales entre le mouvement Plateau vers Besançon et le mouvement Besançon vers RN83 et centre-ville. C'est sur cette base qu'on a pu proposer cette hypothèse de partir sur deux fois une voie et non pas une deux fois deux voies jusqu'au niveau du Doubs. Non seulement il y a cette structuration du trafic mais également le fait de choisir une zone de contraintes moindres du point de vue de l'environnement, par rapport à la zone inondable du Doubs, au secteur de la Roche d'Or, aux zones naturelles sensibles. L'idée est vraiment d'aboutir, en regardant la structuration des flux et les contraintes environnementales, à cette version-là de l'échangeur. C'est pour justifier le kilomètre que vous pouvez regretter, qui n'est pas aménagé à deux fois deux voies.

Sur l'autre partie de votre question « pourquoi ne pas avoir fait un giratoire à cet endroit-là », en premier lieu un giratoire dénivelé a tout de même une empreinte assez forte d'un point de vue visuel. On est vraiment en entrée de ville, on a pensé à l'impact visuel ; un giratoire dénivelé c'est quand même quelque chose qu'il est très difficile d'inscrire dans le paysage existant. Également ce n'est pas l'idéal en termes de sécurité. Le parti qu'on a pris là est d'avoir un aménagement de type échangeur à lunettes parce qu'il a une meilleure insertion dans le paysage d'entrée de ville. D'autre part on l'a testé au niveau trafic et c'est un aménagement qui fonctionne très très bien, donc on n'a plus de problème d'écoulement des flux aux heures de pointe du matin et du soir.

Corinne HAAG

J'ai une question pratique, juste une précision : le giratoire de Saint-Ferjeux se situe à quel niveau exactement de la Rue de Dole ? À quel numéro de la Rue de Dole parce que ce n'est pas très précis sur le plan ? On ne voit pas la Rue de l'Oratoire par exemple.

Hélène FEUVRIER

C'est juste un peu avant Thiriet. C'est-à-dire là où des habitations ont déjà été démolies, ce sont des zones qui ne sont pas urbanisées.

Corinne HAAG

Merci. Et donc comment les habitations qui sont en face seront-elles desservies ?

Joëlle CAILLOT

Un, je partage la remarque qui a été faite sur les Vallières, j'habite ce quartier, je n'habite pas les Vallières. Deux, je ne sais pas, des heures de gaz d'échappement ce ne doit pas être très bon non plus pour l'environnement.

Mais il y a surtout deux problèmes qui me semblent relativement importants dans cette affaire, le premier c'est que d'accord les modes doux, quand vous regardez les profils de la route que vous affichez régulièrement, les modes doux côtoient l'espère d'autoroute qu'on va nous mettre là au milieu, aux dernières nouvelles il y a encore beaucoup de gaz d'échappement, les cyclistes ne vont peut-être pas être tellement heureux de côtoyer la route comme cela sur des kilomètres.

Un projet alternatif qu'on nous avait présenté il y a quelque temps attirait l'attention aussi, ce n'est pas moi qui le dis c'était ce projet-là, sur l'impossibilité pour des animaux de traverser une structure pareille et donc la non-communication entre Rosemont et Planoise par exemple.

Yannick GROSDIDIER

J'habite au Chemin des Vallières côté pair. Je ne sais pas si on peut remettre la diapo pour bien visualiser, voilà, je constate dessus que le Chemin côté pair va être coupé, on ne peut plus accéder directement vers le Chemin de Montoille, etc. pour aller à Micropolis par exemple. Je vais être dans l'obligation de passer par le côté impair qui va être rétréci. Alors ces dernières années il y a eu beaucoup de choses et c'est une bonne chose de passer en modes doux, vélos, etc. mais voilà, cela pose aussi des problèmes de circulation. Il y a certains points, avec Emmaüs entre autres, les samedis où il y a beaucoup de voitures qui circulent, qui vont plus ou moins vite d'ailleurs. Cela va poser forcément problème entre les croisements de ces voitures.

Autre point : en bas de ce Chemin des Vallières côté pair, c'est assez étroit. Vous allez faire passer des camions donc cela pose aussi le souci de sécurité à ce niveau-là entre croisements de camions, de voitures, etc. Et en plus une chose qu'on ne voit pas comme cela sur le plan au premier abord, c'est qu'on est quand même à côté du Doubs et le Doubs de temps en temps sort de son lit. On a des inondations et parfois ce chemin en dessous du pont de Beure est coupé. Donc quelqu'un qui habite comme moi de ce côté pair n'a plus d'accès à ce moment-là, ne peut plus sortir.

Je suis amené à me déplacer, j'ai un garçon qui fait médecine qui est aussi amené à se déplacer, voilà, dans des circonstances particulières cela pose problème. Ce sont les constats que je fais si j'ai bien compris que l'accès au rond-point, que nous on va voir mais qu'on n'utilisera pas, qui sera plus ou moins une nuisance pour ceux qui sont tout proches, si c'est le rond-point à lunettes on n'y a pas accès puisque c'est réservé aux camions qui vont à la station d'épuration.

Hélène FEUVRIER

Sur la première partie de la question de Madame, la localisation, on est donc très proche du magasin Thiriet, côté Châteaufarine. La deuxième partie de la question était la desserte des habitations qui sont ici. Ces habitations à l'heure actuelle sont desservies directement sur la Rue de Dole. Normalement ce principe de desserte pourra continuer à exister.

Sur la question du positionnement de la voie modes doux, on peut regretter effectivement que les cheminements soient relativement proches de l'infrastructure. On cherche dans ce projet une certaine compacité, de manière à limiter les expropriations, à limiter vraiment les acquisitions de terrains et notamment de terrains bâtis. On a extrêmement peu de place sur cette section pour travailler, c'est pour cela que cela donne ce projet-là, avec des voies modes doux qui sont effectivement relativement proches de l'infrastructure routière.

Ce qu'il faut voir quand même est qu'il y aura un certain nombre de protections acoustiques à mettre en place, on peut donc quand même placer la voie modes doux de l'autre côté des protections acoustiques, ce qui donne une certaine protection vis-à-vis des émissions directes des véhicules, maintenant effectivement c'est une situation qui n'est pas parfaite.

Les passages faune, on n'en a pas parlé parce que c'est un point à part entière dans l'étude d'impact. On aura la mise en place de passages faune, de toutes façons elle est réglementaire, à intervalles réguliers et notamment dans la zone des collines puisque l'on a un corridor écologique assez évident entre la colline de Planoise et la colline de Rosemont. Il faudra mettre en place des passages petite faune *a minima*, voire peut-être un passage grande faune en utilisant l'un des passages existants, notamment le passage inférieur qu'on voit apparaître ici sur le plan [*sur le Chemin de Montoille*]. Ce passage inférieur est déjà emprunté à l'heure actuelle par la faune ; on a mis un piégeage photo pendant quelques mois pour regarder justement si les espèces l'empruntaient, la réponse est oui : on a du passage de faune à l'heure actuelle dans ce passage existant, donc on peut je pense le réutiliser comme passage grande faune. De toutes façons il y aura des passages petite faune à mettre en place dans le cadre des travaux.

Pour le Chemin des Vallières, c'est une très bonne question et je pense que c'est un vrai sujet de discussion qu'on souhaitait aborder lors de cette concertation, notamment avec les riverains.

On est partagés entre connecter le côté pair du Chemin des Vallières pour avoir vraiment une continuité, mais certains vont dire que cela va attirer du trafic. On est partagés. L'autre versant est de dire on ne connecte pas, on a un accès par ici ou un accès par l'autre côté par Planoise, ce qui limitera le trafic un peu parasite. Le sujet est ouvert. La connexion entre les deux morceaux du Chemin est facilement réalisable, il n'y a pas de souci, c'est un point de discussion et je vous invite justement à vous exprimer là-dessus, on a besoin des avis des riverains sur ce thème-là. La question se pose et les avis sont les bienvenus.

Il y avait une autre partie dans la question qui concernait le franchissement par en-dessous pour accéder dans ce secteur des Vallières. On a le Chemin du Champ Melin qui permet un accès à l'heure actuelle, qui permettra la connexion avec le Chemin des Vallières du côté impair, on a un franchissement qui continue d'exister ici [*au niveau du chemin de Montoille*], c'est le passage inférieur existant, et on a l'autre passage ici au niveau du Doubs. Il y a quand même deux possibilités pour franchir la RN57 par en dessous, qui sont éloignées de quelques centaines de mètres.

Jean-Claude ROY

J'habite le quartier de Velotte, directement impacté par les véhicules de transit qui n'ont rien à faire dans notre quartier. J'ai été adjoint au Maire, vice-président délégué, j'ai reçu délégation de M. FOUSSERET de 2001 à 2014 et j'ai travaillé en particulier sur la Voie des Mercureaux.

On est en train de parler ce soir des 3 200 mètres du maillon sensible urbain d'une voie de contournement, dont on parle depuis 1978 aux Montboucons, et sur ces 16 km entre Miserey-Salines et le Trou au Loup, c'est un axe européen reliant le nord de l'Europe à la Suisse en passant par la Franche-Comté et c'est un axe éminemment structurant pour le département, pour le Plateau, pour le Haut-Doubs, et qui permet à Besançon d'être reliée à la Suisse par Pontarlier. Sur cette rocade, il reste à aménager 3 200 mètres entre Beure et l'Amitié. C'est l'une des voies les plus structurantes du Grand Besançon, qui supporte le plus grand trafic de la Communauté.

On est là dans une deuxième concertation, il n'y a pas de précédent. Moi je veux saluer les services de l'État qui deux ans après ont tenu compte des remarques très nombreuses qui ont été faites en 2017 et qui permettent d'apporter quelques réponses pour assurer la fluidité des déplacements en tous points et en particulier aux heures de pointe, de conforter les transports en commun et l'intermodalité.

L'intermodalité sur le Grand Besançon est née en septembre 2002 avec le réseau Ginko qui relie toutes les communes du Grand Besançon, 59 au départ, 69 il me semble aujourd'hui, en créant des pôles d'échanges où se connectaient les bus de la périphérie avec les bus urbains, le tramway maintenant, les parcs-relais d'entrée de ville. Il faut raisonner de mon point de vue plutôt sur quelle part on peut prendre à la voiture en organisant d'autres modes de transport, en les facilitant.

L'intermodalité est un sujet important et ce projet il apporte des réponses sur les lignes de bus Ginko, sur des radiales pour les vélos qui vont de l'EuroVéloroute à la voie qui est organisée par la Ville de Besançon sur le Chemin d'Avanne à Velotte. Il permet de prendre en compte la desserte de Port-Douvot pour la station d'épuration, pour les véhicules qui viennent empêtrer la Rue du Pont et le Chemin de Champ Melin par exemple, sur des voiries qui ne peuvent pas accepter de poids lourds, donc il faut que sur cette desserte de Port-Douvot on ait un accès réglementé, qu'on n'ait pas un chemin de transit qui vienne perturber Port-Douvot.

Il y a des remontées de file aujourd'hui non seulement vers l'hôpital, non seulement vers la Polyclinique, mais jusqu'à Saint-Vincent. Je visite depuis deux semaines un parent à Saint-Vincent et je vous assure qu'à partir de 16 h, il est difficile de sortir de la clinique. Ce sont des choses importantes qu'il faut prendre en compte. Bien sûr qu'il ne faut pas faciliter la voiture, mais il faut proposer des modes alternatifs. Aujourd'hui sur cette RN57 ce n'est pas seulement des gens qui vont loin, c'est 20 % des gens qui vont loin, mais 80 % du trafic ce sont des gens qui viennent à Besançon, sur le bassin d'emploi de la ville de Besançon. Donc ce sont des choses importantes à prendre en compte. Moi je ne suis pas un fana de l'auto, mais j'essaie de trouver des solutions pour tout le monde, parce qu'on ne va pas passer du jour au lendemain, on ne va pas laisser les clés sur la cheminée, cela ne se passe pas comme ça.

Il faut proposer des alternatives, aussi bien tarifaires que modulaires, je vois les choses plutôt sous cet angle-là. Et je crois que le projet qui va évoluer va plutôt dans le bon sens. Je veux croire que ces 3 200 mètres sont un trait d'union entre des choses qui existent mais il ne faut pas que ce soit un trait de désunion.

Gilbert BESSON, de Besançon

Comme on argumente dans un sens et dans l'autre, on change de camp. Vous l'avez dit, c'est ça ou rien. C'est ça ou rien, c'est ce que vous avez dit. Puis on va se retrouver avec pas de transport public puisque ce sera tout coincé si on ne fait pas la 4 voies. C'est ce que vous avez dit ?

Dans votre projet, vous nous montrez comment vous allez faire passer et les modes doux et le bus. Donc la solution, on l'a, l'alternative nous l'avons. Nous n'avons pas qu'un choix, nous avons une alternative c'est de faire toutes les infrastructures liées à la mobilité douce et aux transports publics. Donc on libère le transport public et on facilite les modes doux, et ceux qui en auront marre d'être coincés dans leur voiture tous les jours, ils viendront aux modes de transport public ou aux modes doux. Cela va être bien, ils vont être coincés et comme cela, cela nous coûtera 20 millions au lieu de nous coûter 100 millions.

Et je rejoins ce qu'a dit Monsieur, en effet il y en a qui sont embêtés dans les environs, mais ceux qui sont embêtés dans les environs, ils prennent le transport en commun ou un vélo électrique. Par ailleurs vous nous dites, voilà la clé, c'est l'itinéraire européen, c'est fondamental, etc., oui en effet c'est fondamental, et Besançon va être un exemple, il va montrer comment on va changer. Besançon va dire non, pas de 4 voies, en effet il faut que cela change donc nous à Besançon, on sera le phare pour l'Europe grâce à cette voie européenne. Et on va leur dire non, on ne veut pas de 4 voies et on va améliorer en effet tout ce qui est infrastructure pour les transports publics et les modes doux. Voilà ma proposition. Notre fierté ce sera cela.

Danièle VALES, Foyer de la Roche d'Or

Je suis aux premières loges pour voir la Voie des Mercureaux et ayant vu toute l'évolution jusqu'à l'arrivée de cette voie, y compris au départ la polémique au sujet du contournement ou de la pénétrante. Aujourd'hui il y a une situation qu'il faut gérer.

J'ai deux questions qui rejoignent certaines qui ont été posées : qu'est-il prévu pour permettre aux riverains de la rive droite du Doubs de rejoindre la Nationale 57, est-ce qu'il faut continuer d'aller à Beure ou de rejoindre Micropolis ? Cet axe, ces trois kilomètres et quelques, sont effectivement cruciaux, alors comment cela va-t-il se passer pendant les travaux, parce qu'il n'y a pas beaucoup de place et de possibilités ? Je pense donc qu'il y a un enjeu important au niveau de ce qui va être proposé durant cette période des travaux.

Maud BERARD

Nous sommes plusieurs ici à habiter la Rue de Dole, du côté Châteaufarine, et nous avons vu sur les plans que vous avez fait un petit aménagement de route pour qu'on accède aux maisons apparemment, mais nous on ne voit pas trop où elle va se trouver et comment on va l'emprunter. Cela nous inquiète un petit peu parce que ce n'est déjà pas facile de rentrer et de sortir de nos maisons actuellement. On aimerait savoir sachant qu'on a de plus en plus de vélos, de piétons qui passent sur ce trottoir puisque de plus en plus les gens utilisent le mode doux, j'en fais partie.

Patrick NOBLET, Association d'usagers des transports et CCH

J'ai deux remarques en premier lieu : on ne parle plus de contournement, on parle d'aménagement, je ne sais pas si vous l'avez fait exprès, c'est simplement pour souligner que, comme l'a dit Jean-Claude ROY, ce n'est plus un itinéraire de transit puisque dans la première phase de concertation on était passé sur du 50-50, 50 % de circulation de transit 50 % de circulation de desserte locale, on est maintenant à 20-80. Cela aurait dû effectivement modifier largement le projet, et je regrette que la DREAL n'en ait pas tenu compte, en tout cas sur ce que vous nous présentez aujourd'hui.

Certes il y a eu des avancées, on peut parler des modes doux, mais ils sont dans le package, c'est obligatoire et c'est réglementaire. Pour les transports en commun, on a plaidé nous, en tout cas à la FNAUT et à l'AUTAB, pour la mise en place de nouveaux arrêts pour la ligne 4 et une meilleure desserte de Micropolis, cela semble avoir été pris en compte. On a souhaité également avoir une modification de l'entrée de Micropolis.

Mais je crois qu'il aurait fallu parler davantage de ces chiffres 20 % de transit, dont 10 % à peu près de poids lourds - et ça la DREAL vous nous dites qu'à priori il n'y a pas moyen de les empêcher de passer par cet itinéraire -, mais les 80 % de desserte locale, ce sont quand même des gens qui habitent aux alentours de Besançon, surtout le Plateau et peut-être du côté de Quingey et qui viennent travailler dans le secteur de Planoise ou au CHU. C'est là qu'il y a un levier très important que vous ne voulez pas utiliser.

Vous nous parlez de report modal sur le vélo, c'est très bien, mais tout le monde malheureusement n'a pas les capacités physiques de faire du vélo. Tout le monde ne veut pas emprunter les bus tant que, effectivement, il y aura des problèmes d'insertion dans les voies, mais il y a aussi le ferroviaire, et vous n'en parlez pas du tout. M. FOUSSERET parlait de l'antériorité du projet de la RN57, trente ans à peu près, il y a la même antériorité pour une halte ferroviaire Ouest au pôle Santé, et de celle-là on ne parle pas. Si on crée par exemple des liaisons entre Valdahon et Mamirolle et la halte ferroviaire Ouest qu'on appelle de nos vœux, je pense que cela intéresserait du monde parce qu'il n'y aurait pas de rupture de charge à Viotte par exemple. C'est le développement de l'étoile ferroviaire que nos associations appellent de leurs vœux depuis très longtemps. On a bien conscience qu'il faut régler une partie du problème.

Une partie du problème, c'est le coût aussi du projet que vous nous présentez, 120 millions d'euros. On sait que 8 millions sont financés dans le cadre du Contrat de Plan État-Région qui est en cours, on est loin des 120 millions : ce sera négocié dans le futur Contrat de Plan État-Région dont on ne connaît pas les finalités, on ne sait pas si les mêmes partenaires pourront repartir, si l'État mettra les 50 %, ce n'est peut-être pas vous M. THIRION qui allez nous répondre.

Mais voilà, il y a beaucoup d'interrogations, y compris sur le calendrier parce qu'effectivement on peut peut-être se réjouir d'une deuxième phase de concertation, mais il y a aussi un décalage de l'enquête publique. Il y aura l'étude d'impact qui sera très importante, on parle très peu d'environnement parce que, effectivement, on n'a pas les données pour l'instant. Mais on se donne rendez-vous au cours de l'enquête publique où on aura d'autres données. Vous voyez que la problématique n'est pas si simple, il me semble qu'il faut travailler davantage sur le report modal et peut-être envisager un phasage, parce que je ne suis pas sûr que vous ayez les 120 millions d'euros. Pour nous la priorité est de réaliser la liaison Boulevards-Micropolis, parce que c'est là qu'il y a le plus de trafic et le plus de génération de difficultés qui se répercutent sur toute la longueur de la RN57.

Olivier THIRION

Je voulais réagir aux propos de M. BESSON tout à l'heure, pas forcément y répondre puisque c'était un point de vue. Quand vous dites « ça ou rien », moi je suis un technicien, on a un certain nombre de référentiels de trafic, de modélisation, on se réfère à cela. Dans nos référentiels aujourd'hui, c'est une solution qui marche bien, je vous renvoie, M. NOBLET aussi, à ce que je disais tout à l'heure, c'est-à-dire que même avec un report modal ambitieux, on n'arrive toujours à une saturation de l'axe, donc on a toujours un besoin de toutes façons d'aménager cet axe.

La difficulté de cet axe-là, comme le disait Hélène FEUVRIER, est qu'il est très contraint, avec de la place très contrainte ; même pour faire des axes modes doux et transport en commun, il faut de toutes façons toucher à la route nationale, donc dans tous les cas de figure, quoi qu'on fasse sur cet axe-là, ce sont des aménagements qui coûteront de toutes façons très cher et bien plus que les 20 millions d'euros que vous évoquiez tout à l'heure.

Pour le ferroviaire, M. NOBLET, je vous renvoie aussi à ce que je disais tout à l'heure, c'est-à-dire qu'aujourd'hui nous nous intéressons beaucoup au ferroviaire côté État, la Région aussi. On s'intéresse beaucoup à l'axe notamment des Horlogers qui dessert une bonne partie du Plateau. On s'intéresse aussi à la halte Ouest dont vous parlez puisqu'une étude cofinancée par la Région et l'État, avec SNCF Réseau, est en cours. Elle vise à regarder dans quelle mesure on peut arriver à intégrer cette halte Ouest qui, pour les gens qui ne connaissent pas le sujet, pourrait éventuellement être imaginée près du CHU qui est un gros pôle d'emploi. Aujourd'hui ce sont des sujets que nous regardons avec la Région pour voir dans quelle mesure on peut les intégrer dans les investissements sur les contractualisations à venir. On a ces sujets en tête mais comme je vous le disais, ils permettent d'améliorer sensiblement les choses mais ne permettent pas de résoudre le problème qu'on a sur l'Ouest de Besançon.

Hélène FEUVRIER

On avait une question sur la Roche d'Or et sur les accès plus généralement sur le quartier des Vallières. Effectivement, je vais repasser sur la vue du secteur, la question pourrait se poser de connecter cet échangeur [*du Champ Melin*] au Chemin des Vallières, notamment de ce côté-là : une connexion est prévue mais pour l'instant limitée au seul transport vers et depuis la station d'épuration. La question pourrait aussi se poser de connecter ce giratoire au Chemin du Champ Melin et au Chemin des Vallières à Port Douvot, de manière à améliorer la desserte du quartier. Ces deux questions sont ouvertes pendant la concertation publique justement et je vous invite à exprimer votre avis sur ce point-là.

Nous, ce qu'on a imaginé, en se mettant à la place des riverains, c'est de se dire que si on connecte les giratoires de manière ouverte à tous au Chemin des Vallières, on risque d'avoir quand même une circulation qui peut être un peu plus importante, ou qui ne serait pas souhaitée par les riverains. L'infrastructure peut être faite pour être connectée, mais de notre point de vue ce n'est peut-être pas souhaitable pour le quartier. Mais encore une fois, exprimez-vous là-dessus, parce que nos avis ne sont peut-être pas les bons sur ce sujet.

Vous aviez également une question sur la phase chantier et sur la façon dont cela peut se dérouler. Sur ce secteur-là précisément, ici la future RN83 puisqu'on aura la connexion avec la RN83 dès l'échangeur [*du Champ Melin*], se situera sur la plateforme actuelle de la chaussée. Il faut s'imaginer que la route actuelle est ici, c'est pour cela qu'elle est représentée en grisé. On y touchera très peu, il faudra juste faire une deuxième bande d'arrêt d'urgence du côté Chemin des Vallières. Par contre, l'élargissement se fera ici, de ce côté-là [*côté Est*]. Comme vous le savez, il y a déjà plus ou moins la plateforme qui est déjà prête à accueillir les nouvelles voies. Donc sur cette section-là, la phase chantier se fera hors circulation, à côté des voies actuelles qui seront circulées comme aujourd'hui. Cela nous permettra de travailler ici sur un site qui n'est pas emprunté par les véhicules.

Effectivement, on aura une desserte à rétablir pour les riverains, donc le Chemin des Vallières à Port Douvot, de ce côté-là [*côté Est*] il se décale un petit peu. Ce sont les travaux préparatoires qui consisteront à faire la nouvelle desserte pour que les riverains puissent accéder chez eux pendant la phase chantier de la même manière qu'à l'heure actuelle, et on se laissera la place de faire les travaux dans ce secteur.

Également pour l'échangeur, une grande partie des travaux sera hors circulation, donc les travaux pourront être faits de manière transparente par rapport aux circulations quotidiennes sur la RN57.

De la même manière, le viaduc [*sur le Doubs*] pourra être fait indépendamment du trafic puisqu'il viendra se connecter tranquillement sur l'aménagement des Mercureaux existant. On pourra bâtir le viaduc hors circulation et le connecter au dernier moment quand les aménagements seront prêts. Voilà un peu, de manière très rapide, comment les travaux vont se dérouler dans ce secteur.

Sur la Route de Dole, je vais passer sur la vue. Lors de la concertation de 2017, certains des riverains de ce secteur-là, on a une quinzaine d'habitations, se sont exprimés pour nous dire que les conditions d'accès à leurs habitations étaient extrêmement compliquées et surtout très dangereuses. Je partage complètement ce point de vue. C'est pour cela qu'on arrive maintenant avec un projet dans lequel on essaye d'améliorer cette desserte, dans un contexte qui est très réduit, on a très peu de place pour travailler.

On a la chance d'avoir un très large trottoir à l'heure actuelle, qui est circulaire, il y a la place de passer. L'idée est d'utiliser ce trottoir existant, mais en le séparant complètement, physiquement, des voies de circulation, de manière à ce que ce soit une voie de desserte et pas que vous rentriez directement depuis la Route de Dole. Et l'idée est de connecter cette voie de desserte par derrière ici, sur le réseau viaire existant. Alors vous allez me dire que ce sera plus compliqué, qu'il faudra un peu plus tourner pour accéder. Oui, mais c'est le seul moyen de faire une voie sécurisée où l'on n'a pas des entrées et sorties directes sur la Route de Dole. Parce qu'à l'heure actuelle, c'est ce qu'il se passe.

C'est du vécu parce qu'on a eu l'occasion d'aller dans plusieurs habitations de la Route de Dole, et clairement, même en heure creuse, pour sortir c'est extrêmement compliqué. Voilà pourquoi on présente cela. L'idée est vraiment de ne plus avoir d'accès direct sur la Route de Dole et par contre de prévoir un aménagement qui se connecte à de la voirie de desserte de quartier.

Nicolas CAMOUS, animateur

N'hésitez pas à aller voir Mme FEUVRIER à la fin de la réunion pour qu'elle puisse, sur carte, vous en dire un peu plus.

Olivier THIRION

Sur le financement, le seul fait qu'on puisse avoir en tête est qu'aujourd'hui est inscrit, comme vous le disiez M. NOBLET, au Contrat de Plan État-Région 2015-2020, un montant de 8 millions d'euros qui est cofinancé à 50 % par l'État, à 12,5 % par la Région, avec 37,5 % restant à financer par d'autres financeurs. Ensuite, comme vous le dites, le reste sera à négocier sur les prochaines contractualisations. Aujourd'hui on nous annonce une prochaine contractualisation qui pourrait redémarrer en 2022-2023. Les négociations vont s'entamer prochainement et on verra effectivement ce qu'il en est. Je ne peux pas vous garantir moi-même, comme vous le disiez, que le financement de 50 % de l'État est garanti, mais ce que je peux vous dire quand même est que c'est un projet aujourd'hui important pour l'État en Bourgogne-Franche-Comté, très clairement.

Sur le phasage, c'est une question que nous sommes en train d'étudier. Un projet de 120 millions peut aussi se faire sur une seule phase, c'est ce qu'on est en train de faire sur d'autres projets dans la région aujourd'hui. S'il y a un souhait de phaser budgétairement sur plus longtemps, pour que le projet soit plus facilement réalisable, on le fera. C'est quelque chose qu'on est en train d'étudier, l'idée étant plutôt de démarrer non pas par la partie Nord comme vous le suggériez, mais plutôt par la partie Mercureaux-Planoise, qui permet notamment de résoudre une petite partie des soucis qui existent le matin au niveau de Beure, mais sachant que tout cela est un aménagement d'ensemble : le matin un gros bouchon existe au niveau du giratoire de Beure, avec des grosses remontées de file et sur la côte du Comice côté RN83 et sur la côte de Mercureaux côté La Vèze. Tous ces véhicules entrent en conflit au niveau de Beure, qui est le point de démarrage du bouchon. Si on résout le problème à Beure sans résoudre ce qu'il se passe en aval, on va avoir les mêmes problèmes au niveau de Saint-Ferjeux et de Micropolis. En résolvant le problème à Beure, on résout un peu mais ce sera 10 à 20 %. Donc c'est vraiment un projet, une fois qu'il sera démarré, qu'il faudra réaliser dans son intégralité.

Dominique ARROUA

Je voudrais avoir plus d'infos sur le Chemin des Mottes qui est une voie actuelle sans issue, il n'y a pas de trottoir et ce n'est pas large : comment allez-vous faire si c'est mis en double sens ?

Nicolas BLANC

Je voulais vous demander de publier les informations qui vous ont permis d'établir vos modèles pour la consultation publique, donc les données et protocoles. Concernant l'emprise de la voie, on est sur une deux fois trois voies à certains endroits, je voulais appuyer le fait que c'est une emprise au sol quand même conséquente, surtout si on rajoute les voies pour les bus, vélos, etc. et les voies de secours.

Vous parlez aussi de documents qui limitent l'étalement urbain, je voulais vous parler ce qui se passe en Haute-Saône notamment, où on a fait des aménagements RN57 qui mènent plus loin, et tout ce qui se passe en Haute-Saône n'est pas dans le SCOT de Besançon. À un moment donné, est-ce qu'on va essayer d'établir une harmonisation avec les SCOT plus loin, vu qu'on permet aux gens de venir de plus loin, pour éviter l'étalement urbain ?

Concernant la circulation, j'aimerais que vous détailliez comment vont circuler ceux qui viennent de la Rue de Dole venant du centre de Besançon et qui vont vers le Plateau et comment on sort du Quartier des Vallières, parce que j'ai l'impression que là on fait un détour assez important. Vous avez parlé tout à l'heure d'un détour de 800 mètres pour rejoindre de l'autre côté, 800 mètres fois 2, donc on est à plus d'1,5 km, ce qui est quand même conséquent.

Le dernier point est sur la capacité : en fait, vous mettez donc des deux fois deux voies, deux fois trois voies, par contre on peut se demander si ce n'est pas davantage la capacité des échangeurs qui permet la fluidité que de mettre un certain nombre de voies.

M. FAIVRE

Sur votre projet, je ne vois pas de parking pour les poids lourds qui en ce moment sont stationnés le long de la route. Où vont-ils aller ? Il y en a tous les soirs et tous les week-ends. Deuxième remarque, sur votre document vous parlez d'un contournement, alors que c'est une pénétrante. Il coupe une ville en deux, ce n'est pas un contournement.

Nicolas ...

Je voudrais savoir quel est l'impact sur Planoise parce que Planoise est un petit peu une nasse : on y pénètre aisément, en revanche en sortir pose un véritable problème. Ne serait-il pas possible qu'il y ait un shunt en sortant de Planoise, avant d'arriver au rond-point inférieur, donc qui partirait sur la droite ? Et puis je m'interroge également sur l'opportunité d'une section qui relie la RN57 à la Polyclinique.

Hélène FEUVRIER

Sur le Chemin des Mottes : avec l'aménagement qui est proposé ici, on essaie de répondre à une problématique qui a émergé lors de la concertation de 2017, d'enclavement de ce quartier [*Terre Rouge*]. Il est bien évident que cette voie qu'on propose ici, qui est connectée du giratoire Rue de Dole vers le giratoire de l'Amitié, son ouverture ou pas sur la Rue de Terre Rouge et le Chemin des Mottes, ce sont des choses qui peuvent être discutées, en particulier avec les riverains. C'est bien là tout le rôle de cette concertation publique. Encore une fois, n'hésitez pas à vous exprimer sur ces sujets-là.

Nous on a pensé que c'est une bonne idée d'ouvrir le Chemin des Mottes à double sens sur cette voirie-là, parce qu'on a pensé qu'il n'y avait pas de risque d'attirer un flux de trafic supplémentaire. C'est-à-dire que l'idée était uniquement d'avoir un bénéfice pour les habitants du Chemin des Mottes, sans trop de risque d'avoir du trafic parasite. Après, ce n'est peut-être pas la bonne idée, nous n'habitons pas là donc nous ne connaissons pas la situation exacte au quotidien, donc n'hésitez pas à vous exprimer. Il est tout à fait envisageable que le Chemin des Mottes soit ouvert dans un seul sens sur cette voie de desserte. C'est quelque chose qui peut tout à fait être réalisé, par exemple en sortie comme le dit Madame.

Olivier THIRION

Ce mouvement [*du centre-ville de Besançon vers le Plateau, dans l'échangeur de Saint-Ferjeux*] est supprimé dans le cadre des travaux parce que concrètement il ne passe pas. Il faut avoir en tête qu'à l'heure de pointe, cela représente une soixantaine de véhicules par heure, là où les autres flux sont à plus de 1 000 par heure, on est sur des flux qui ne sont pas très importants et on a des possibilités de passer notamment par l'Avenue François Mitterrand ou directement même par la Côte de Morre, en venant du centre.

Trois mouvements sont supprimés sur cet échangeur dans le cadre de l'aménagement, il n'y a pas celui-ci ; sur tous ces mouvements supprimés, cela va reporter un peu de trafic sur les rues dans les quartiers, par exemple la Rue du Docteur Mouras avec le mouvement dont vous parlez, mais à côté de cela, on va avoir un soulagement très très important de ces mêmes axes par la suppression des bouchons. De toutes façons, les circulations sur ces axes-là vont diminuer très sensiblement avec des allongements de parcours qui vont d'une part concerner peu de personnes, et d'autre part qui sont quand même très faibles.

Hélène FEUVRIER

La capacité des échangeurs est une bonne question. Effectivement, on a une problématique d'échange puisque, comme cela a été déjà dit ce soir, 80 % des gens qui empruntent cette section-là vont emprunter l'un des échangeurs. L'un des enjeux du projet est d'améliorer vraiment la fluidité de ces points d'échanges.

En revanche, pour répondre de manière très simple à votre question, on a un problème de taille de tuyau. Les études de trafic indiquent une capacité moyenne pour une voie de circulation et là, on est de l'ordre du double en heure de pointe. Vraiment à la base du souci, on a un problème de taille du tuyau, le tuyau est trop petit par rapport au flux qui doit être évacué. On a effectivement un problème d'échangeur, mais pas seulement, on a un problème de capacité.

Sur les données des différents modèles, le dossier d'enquête publique présentera toutes les études de trafic. J'avais l'impression que la donnée souhaitée était plus précise que cela, c'est-à-dire les hypothèses du modèle de trafic si j'ai bien compris ? Ce sont des données qui pourraient être communiquées, après elles sont extrêmement pointues. Toute une base d'hypothèses a été prise, qui représenterait un dossier à part entière. On pourrait effectivement communiquer ces données.

Olivier THIRION

Sur l'étalement urbain côté Haute-Saône, je ne connais pas l'intégralité des documents de planification côté Haute-Saône, j'imagine qu'il y a le même type de politique que ce qu'il y a aujourd'hui sur Besançon. Sur la mise à deux fois deux voies de la RN57, c'est un projet qui est sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de la Haute-Saône, la maîtrise d'ouvrage lui a été délégué. Même si on est sur une route nationale, c'est le Conseil départemental qui est en train d'aménager cet axe, de ce fait je suis désolé mais je ne sais pas vraiment répondre à votre question.

La question des parkings poids lourds n'est pas traitée dans le cadre du projet. Aujourd'hui, on a effectivement du stationnement qui est sauvage, au niveau de Micropolis sur les bandes d'arrêt d'urgence. Demain, ces bandes d'arrêt d'urgence seront des voies de circulation, donc forcément les poids lourds ne pourront plus y stationner. On n'a pas de stationnement prévu dans le projet, il existe des aires de stationnement sur la RN57 vers Pontarlier, sur la RN83 du côté du Comice, au niveau de l'autoroute A36. Cela est peut-être insuffisant effectivement, mais c'est un problème beaucoup plus global que l'aménagement de cette section-là où, de plus, on a peu d'emprises et aménager un parking poids lourds prend beaucoup de place. Sur cette section, même avec la meilleure volonté du monde, on aurait du mal à la placer.

Sur la question de la pénétrante, très clairement on contourne le centre-ville, une pénétrante est un axe qui va vers le centre-ville et ce n'est pas le cas de cet axe-là. Chacun a son vocabulaire, mais en tant que technicien on est bien sur une voie de contournement.

Sur la sortie du quartier de Planoise, la première réponse est qu'on améliore quand même la sortie du quartier côté Vallières, ou de la Bousserotte comme cela a été dit tout à l'heure, on améliore toute cette partie-là de Planoise, ce qui peut permettre aussi aux gens qui viennent de plus loin, du côté de l'Intermarché notamment, de pouvoir sortir plus facilement.

Dans votre question, il y avait aussi la réalisation d'un shunt ici, c'est quelque chose qui a été étudié, malheureusement dans les emprises disponibles c'est très compliqué et en plus on a un vrai problème d'entrecroisement avec les gens qui viennent du giratoire de Micropolis, c'est vraiment quelque chose qu'on n'arrive pas à caser géométriquement parlant. On l'a étudié.

Marie ...

J'habite Rue de Terre Rouge. Merci de proposer une voie de désenclavement de mon quartier, Rue de Terre Rouge vous connaissez peut-être, c'est CBM 25, le laboratoire, plus le centre de logistique du CHU. Mon quartier est une zone artisanale, on cohabitait avant avec des boîtes de BTP et Orange et depuis septembre 2012 sont arrivés deux projets surdimensionnés. Nous avons demandé à la mairie de quantifier le passage, nous avons 60 poids lourds par jour dans ma rue, qui est une impasse et fait 5 mètres de large, avec d'un côté une voie de circulation. Nous avons des 38 tonnes, des 19 tonnes, nous avons une noria toute la journée de petites navettes du CBM 25 et de l'hôpital, avec une vie résidentielle, avec des enfants, des vieilles personnes avec au-dessus bien sûr la zone artisanale. On vous remercie de proposer ce projet, merci.

Un participant

En fait, je pense que votre projet agit plus sur une conséquence et il n'agit pas sur la cause du problème. Vous voulez développer deux fois deux voies mais pourquoi tout ce passage est encombré, parce que beaucoup de personnes prennent leur voiture pour se déplacer et décident de déplacer une tonne d'acier pour déplacer une masse corporelle de 80 kilos, et cela quotidiennement.

Pourquoi ces personnes décident de se déplacer de cette manière, tout simplement parce que ces personnes n'ont pas vraiment le choix et que les transports en commun ne sont pas forcément assez développés. Si vous développez plus tout ce qui est transport en commun, que ce soit le tram, le train, le bus, que vous développez tout ce qui est transports doux comme vous dites, donc notamment tout ce qui est pistes cyclables, à plusieurs endroits dans Besançon, et surtout si vous faites en sorte aussi de desservir toutes les zones de Besançon via les transports en commun, et de manière régulière toute la journée, vous allez désengorger tous ces endroits qui sont complètement bloqués. Moi je pense vraiment qu'il faut agir sur la cause du problème et pas essayer de régler une conséquence.

CONCLUSION

Hugues DOLLAT

Une conclusion rapide. Je vous remercie de la qualité des échanges de ce débat, de la qualité d'écoute également. Ces séances de concertation sont faites pour cela.

Il y a eu des questions assez précises, des questions de compréhension par rapport au projet, j'espère que l'équipe, que je remercie aussi et qui s'y est beaucoup impliqué, vous a apporté les premiers éléments de réponse, parce qu'il y en aura sans doute d'autres. Je rappelle également que cette concertation continue jusqu'au 15 novembre et vous pouvez encore faire part de vos observations et puis avoir des échanges à la fois avec le directeur de projet et la chef de projet.

Il y a eu des questions qui relevaient plus de la question de l'opportunité, par rapport aux gros enjeux qu'on connaît de notre société, sur le réchauffement climatique, les problèmes de mobilité, et je sais que des réponses doivent être données. Elles sont données au niveau gouvernemental avec la loi Mobilité qui va être promulguée à la fin de l'année, il y a des réponses qui sont données par les collectivités locales et les collectivités territoriales, soit dans leurs Plans de Déplacements, soit dans leurs Plans d'Urbanisme soit dans leurs Plans Climat-Air-Énergie. Il y a quand même une volonté aujourd'hui de répondre à ces défis et cela dépasse bien sûr le cadre de ce projet sur lequel nous travaillons aujourd'hui et qui vous a été présenté ce soir.

Vous avez compris qu'en termes de calendrier, nous avons encore le temps de bonifier ce projet, il y a eu aussi des propositions d'amélioration que j'ai entendues ce soir, c'est quelque chose qui pourra s'intégrer dans un document qui s'appellera le dossier d'enquête publique, que nous pourrions proposer dans un second temps, après avoir fait ces études complémentaires, l'étude d'impact. Vous aurez justement à nouveau l'occasion, au moment de cette enquête publique, de vous exprimer.

Comme cela a été dit lors du débat, les démarches de contractualisation qui sont portées par l'État, la Région et les collectivités sont en cours de discussion. Le volet mobilité plus particulièrement est repoussé à l'échéance 2022, avant d'engager les grandes orientations d'aménagement sur la Bourgogne-Franche-Comté, et nous travaillerons bien sûr avec la Région sur ces questions lors de ces échéances.

En attendant, je vous remercie beaucoup de ces échanges et je vous donne rendez-vous à de prochaines occasions.



RN57
CONTOURNEMENT
DE BESANÇON



PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ