

Aménagement à 2x2 voies de la RN 57 Devecey-A 36

Ce nouveau numéro est consacré à l'enquête publique, qui se déroulera du 2 juin au 12 juillet. Vous trouverez en page 8 de cette lettre les informations qui vous permettront d'y participer.

Le contexte du projet

Suite à l'annulation le 22 janvier 2004 de la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) sur le projet, datant du 27 mai 1992, l'État a décidé de reprendre complètement les études en vue d'une nouvelle D.U.P.. Cette décision a été motivée par les nouvelles contraintes réglementaires (lois sur l'eau, le bruit, l'air), ainsi que par l'évolution du contexte local :

- le projet TGV Rhin-Rhône passant à proximité du projet routier avec la création d'une nouvelle gare à Auxon-Dessus,
- les réflexions engagées pour l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération bisontine,
- la desserte de la future gare TGV.

Rappel des objectifs principaux du projet

Faciliter la circulation sur la RN 57

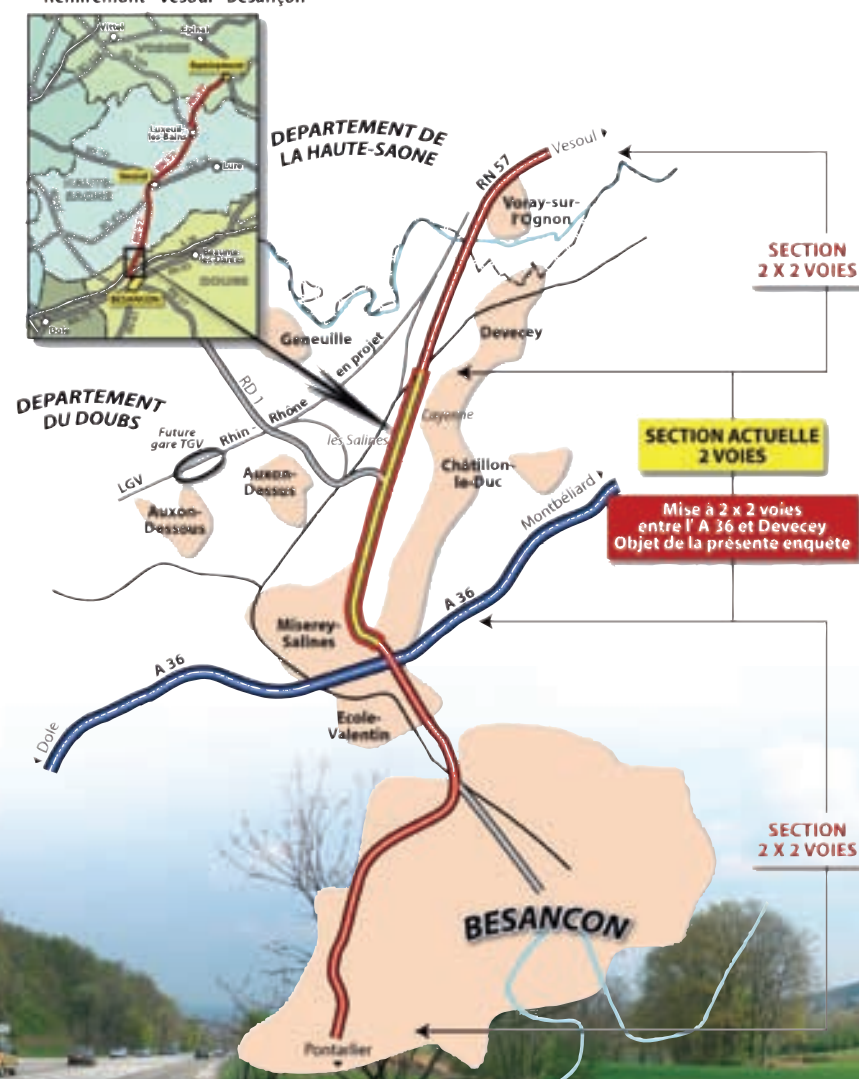
Les objectifs principaux du projet sont de :

- conforter l'itinéraire dans son rôle de réseau structurant national et inter-régional
- améliorer les déplacements et développer de façon durable le territoire, tout en préservant l'environnement et le cadre de vie des habitants.
- rendre cette infrastructure homogène et lui donner une cohérence d'itinéraire.

L'aménagement devrait également permettre une amélioration très nette de la sécurité, tant pour les usagers de la route nationale que pour les riverains et les usagers des voiries débouchant sur la RN 57.

Enfin, l'opération doit permettre de résoudre les problèmes de saturation de la RN 57 et réduire les circulations de transit parasites sur les voies secondaires.

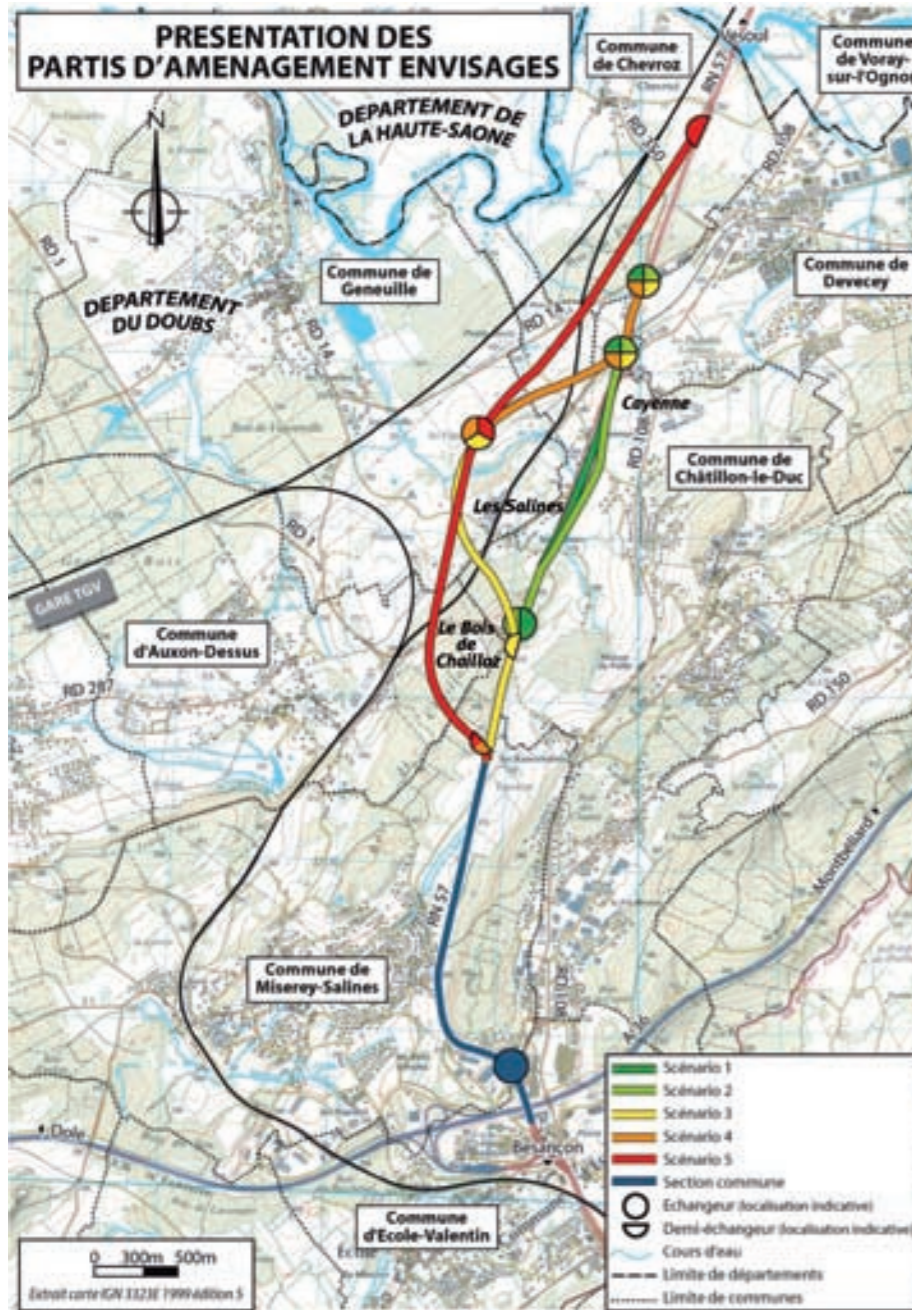
Programme d'aménagement de la RN 57
Remiremont - Vesoul - Besançon



5 solutions étudiées

Le projet comprend un tronçon commun dans la partie Sud, qui consiste à réaménager sur place l'itinéraire existant et 5 scénarios d'aménagement pour la partie Nord :

- les tracés Est (scénarios 1 et 2). Ils reprennent globalement le tracé de l'actuelle RN 57, mais s'écartent de cette infrastructure au droit des zones urbanisées de Cayenne et des Salines.
- les tracés Ouest (scénarios 3, 4 et 5). Ils franchissent le massif de Chaillouz et traversent le secteur agricole des Vignes avant de rejoindre la RN 57 au Nord.



La concertation générale

Une large concertation préalable a été engagée. Dénommée "phase de dialogue", elle a donné lieu à de nombreuses réunions de travail et d'échange, soit au sein du "comité de suivi" (représentants des collectivités territoriales, services de l'Etat, associations, SNCF, RFF...), soit au sein du "groupe technique" (services de l'Etat et services techniques des collectivités).

Une "phase de concertation formalisée" a ensuite été organisée en deux étapes successives : d'une part une concertation préalable avec les services de l'Etat et les élus et partenaires locaux et d'autre part la concertation publique.

Concertation préalable avec les services de l'Etat et les élus et partenaires locaux
Ils ont été appelés à se prononcer sur la base d'un dossier technique de concertation.

Concertation avec les habitants
Elle a été organisée au deuxième semestre 2006 selon l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, pour les communes suivantes : Auxon-Dessus, Auxon-Dessus, Châtillon-le-Duc, Chevroz, Devecey, Ecole-Valentin, Geneuille, Miserey-Salines, et Voray-sur-l'Ognon. L'articulation indispensable de l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 57 entre

Devecey et l'A 36 et de l'aménagement de la desserte routière de la gare TGV d'Auxon a conduit la DRE de Franche-Comté et le Conseil général du Doubs, à mener ensemble et de manière coordonnée la phase de concertation préalable. Cette exigence des deux maîtres d'ouvrage correspondait à la volonté d'offrir aux acteurs locaux et aux habitants une vision claire et cohérente de l'intégration de ces deux projets dans le territoire.

Cette concertation a donné lieu à 5 réunions publiques (en novembre 2006) et à la mise à disposition de registres dans les mairies de chacune des communes concernées par le projet, ainsi qu'au SIAC. L'information du public a été assurée par la diffusion d'une lettre d'information et du dossier de concertation, par la mise en ligne d'informations sur le site de la DDE du Doubs, par l'organisation d'une exposition au siège du SIAC à Châtillon-le-Duc, ainsi que par la tenue de permanences au SIAC.

Il ressort de cette concertation préalable que la majorité des avis exprimés le sont en faveur du scénario 2, sauf pour ce qui concerne les élus et habitants de Châtillon-le-Duc, qui se sont fortement mobilisés contre ce même scénario.

Pourquoi le choix du scénario 2 ?

Les principaux aspects pris en compte par la DRE de Franche-Comté ont été :

- le respect des fonctionnalités attendues d'un itinéraire national,
- la prise en compte des objectifs et des enjeux de développement durable spécifiquement adaptés à la situation du territoire,
- les résultats de la concertation publique,
- les moyens budgétaires qui seront affectés au projet,
- l'inscription des aménagements dans les enjeux des territoires et les besoins de la population locale.

Le maître d'ouvrage a ainsi choisi de présenter à l'enquête le scénario 2. Ce tracé présente l'avantage d'avoir des impacts relativement réduits sur le milieu naturel et le paysage, tout en ne nécessitant la démolition d'aucun bâtiment d'habitation.

Le choix du maître d'ouvrage a été validé par décision ministérielle du 19 juin 2007 et rendu publique lors de la réunion du comité de suivi qui s'est tenue au SIAC (Châtillon-le-Duc) le 5 juillet 2007.

Le projet retenu, ses caractéristiques

Le projet prévoit :

- une intervention sur l'itinéraire RN 57 :
 - élargissement de la voirie à 2 x 2 voies de circulation avec réalisation d'un terre-plein central,
 - décalage de la plate-forme vers l'Est au Sud du ruisseau de la Vallée et création d'une aire de stockage destinée aux convois exceptionnels,
 - décalage de la plate-forme vers l'Est au droit des hameaux de Cayenne et des Salines.
- le réaménagement des différents échangeurs :
 - création d'un échangeur franchissant la RN57 en passage inférieur immédiatement au Nord de l'A36 ("échangeur Sud"),
 - création d'un échangeur franchissant la RN57 en passage inférieur avec la RD1 qui sera réaménagé par le Conseil Général pour permettre l'accès à la future gare TGV ("échangeur RD1"),
 - création d'un échangeur franchissant la RN57 en passage supérieur au niveau de l'actuel giratoire RN57 / RD108 ("échangeur Nord").
- la suppression de tous les débouchés sur la RN57 et leurs rétablissements sur les différents échangeurs créés :
 - suppression du débouché de la RD5 sur la RN 57 au droit du bourg de Miserey-Salines et rétablissement de l'accès à la route nationale par la création d'une nouvelle infrastructure entre la RD465 et la rue Ariane II,
 - suppression des débouchés riverains (le Lavocon, les Salines) et aménagement de nouvelles voies d'accès,
- l'aménagement d'un itinéraire cyclable indépendant de la nouvelle infrastructure entre Miserey-Salines et Châtillon-le-Duc.

Les principes de rétablissement sont présentés sur la carte page 4.

Ces dispositions sont susceptibles d'évoluer dans le cadre des études détaillées.

Le projet présente deux tranches fonctionnelles qui peuvent être réalisées simultanément ou différées dans le temps :

- Tranche fonctionnelle Sud : de l'échangeur Sud à l'échangeur RD1 qui serait réalisée dans un premier temps dans le cas d'un phasage.
- Tranche fonctionnelle Nord : de l'échangeur RD 1 à l'échangeur Nord.

Les caractéristiques géométriques de la voirie permettront une circulation des véhicules à 90 km / h sur la partie Sud à hauteur du débouché de la RD 5 actuelle et à 110 km / h sur la partie Nord du tracé.

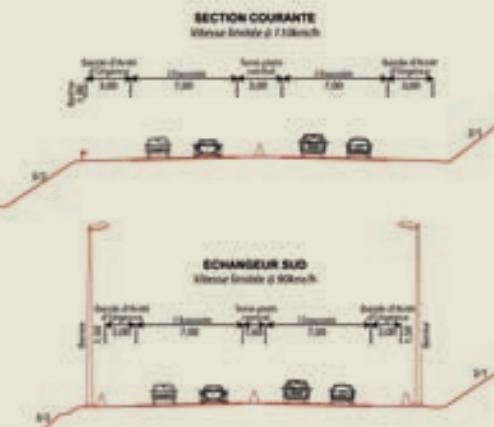
Le profil en long

Le relief accidenté du site entraîne des zones en déblai ou en remblai importants : maximum 12 mètres de profondeur de déblai et 10 mètres de hauteur en remblai.

Les profils en travers

Dans chaque sens de circulation, la chaussée de la RN 57 offrira deux voies de circulation de 3,50 mètres de large ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence de 3 mètres (à l'extrémité Sud du projet – entrecroisement de Valentin – la bande d'arrêt d'urgence sera réduite à 2 mètres de largeur). Un terre-plein central, dont la largeur sera comprise entre 0,6 et 3,50 mètres, séparera les deux sens de circulation.

PROFILS EN TRAVERS TYPE

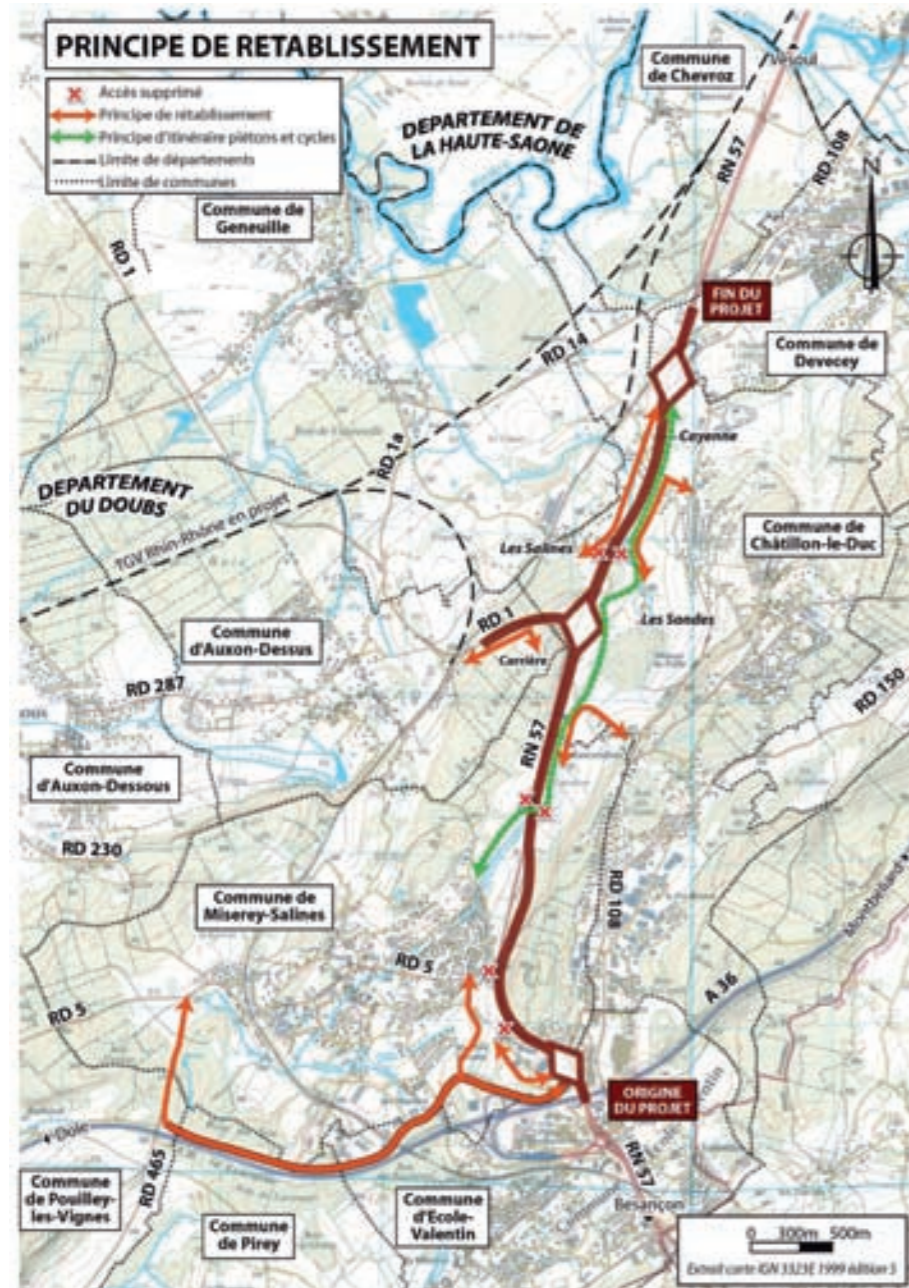


Les dessertes pour les riverains

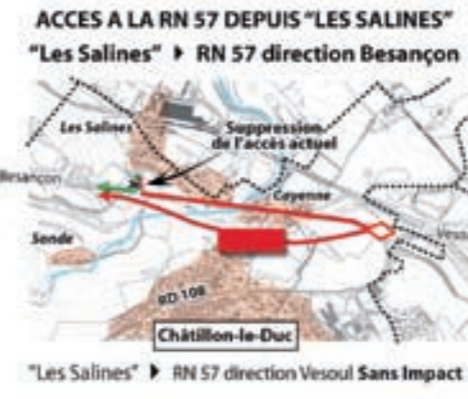
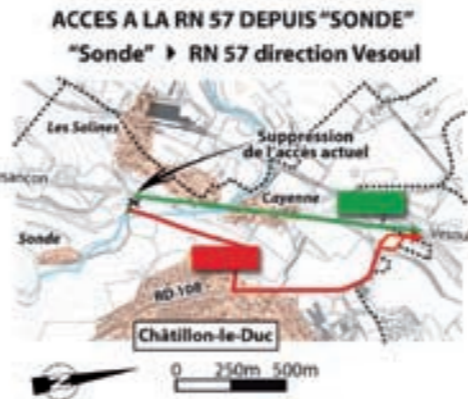
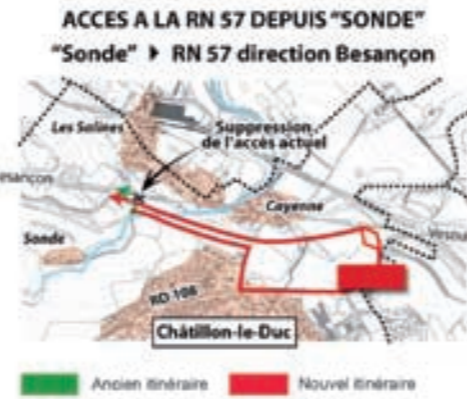
Conformément au statut de route express de la nouvelle voirie, les accès des riverains seront rétablis par des voies de desserte locales créées ou réaménagées à cet effet et se raccordant par l'échangeur le plus proche.

Trois échangeurs sont prévus : un échangeur Sud au niveau de la ZAC Valentin desservant en particulier la commune de Miserey-

Salines, un échangeur avec la RD1 qui permettra notamment le rétablissement à Auxon-Dessus et un échangeur Nord, qui desservira notamment la commune de Châtillon-le-Duc.



L'ÉCHANGEUR NORD



L'ÉCHANGEUR RD1



Les principes de rétablissements

Plusieurs accès et voies de desserte sont concernés par le projet.

- La rue Léon Baud reliant Cayenne au bourg de Châtillon-le-Duc sera rétablie par l'aménagement d'un pont franchissant la RN57
- La desserte des hameaux de Cayenne et des Salines sera maintenue sur la section délaissée de la RN57 depuis l'échangeur Nord.

- La desserte du hameau des Sondes sera rétablie par la création d'une voirie jusqu'à la rue Léon Baud.
- L'accès direct depuis la RN57 au lieu-dit "le Lavocon" (à la limite des communes de Miserey-Salines et de Châtillon-le-Duc) sera rétabli par la rue d'accès aux Rancenières et la création d'une voie d'accès mixte avec la piste cyclable et le rétablissement des dessertes agricoles.
- Les accès directs à Miserey-Salines sur la RN 57, particulièrement accidentogènes,

- seront supprimés. La desserte de Miserey sera assurée par l'échangeur Sud, avec un itinéraire par la rue Ariane II en direction du centre-bourg ou en direction de la nouvelle voie de liaison avec la RD 465. Cette nouvelle voirie constituera une déviation de Miserey-Salines pour les trafics empruntant la RD 5.
- Un accès direct à la zone commerciale en provenance de Vesoul sera supprimé. Il sera rétabli par l'échangeur Sud.

L'ÉCHANGEUR SUD



Intégrer au mieux la RN 57 dans son environnement : les mesures envisagées

L'Etat a prévu des mesures destinées à mettre en conformité cet itinéraire avec les normes environnementales les plus récentes et à réduire au maximum les conséquences de la mise à 2 x 2 voies de la RN 57 entre Devecey et l'A 36.

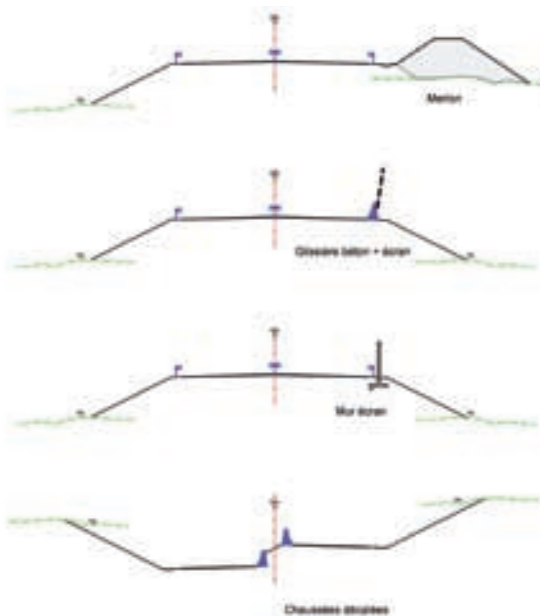
Le coût de ces mesures d'accompagnement s'élève à 7 millions d'euros HT, ce qui représente environ 14 % du montant global de l'opération.

Milieu humain

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 57 ne nécessitera la démolition d'aucun bâtiment d'habitation. En revanche, il est susceptible d'affecter le cadre de vie de plusieurs riverains. Des protections acoustiques à la source (glissières pleines, écran ou merlon) seront mises en œuvre sur les secteurs où le bruit du projet au niveau des habitations riveraines dépasseraient le seuil réglementaire de 60 dB(A).

Des protections de façade complémentaires seront envisagées le cas échéant. D'une manière générale, des adaptations géométriques seront mises en œuvre pour réduire le bruit du projet, comme par exemple au niveau des profils en travers, la création de voies dénivelées dans les rampes.

LES AMÉNAGEMENTS POSSIBLES POUR RÉSORBER LE BRUIT



Assainissement

Les eaux de ruissellement seront collectées par un réseau étanche et acheminées vers des bassins de traitement avant rejet au milieu naturel.

Milieu naturel

Les plantations envisagées dans le cadre des aménagements paysagers constitueront des mesures en faveur du milieu naturel. Dans la mesure du possible et des disponibilités foncières, des mesures de reboisement et de renforcement de cordons boisés seront recherchées à l'intérieur et l'extérieur du fuseau avec les acteurs du territoire (ONF, DDAF, chambre d'agriculture,...).

SCHEMA DE PRINCIPE DE RETABLISSEMENT DE RUISSEAU

RUISSEAU DE LA VALLÉE



RUISSEAU DU JONCHET



Les aménagements éviteront autant que possible le boisement et la zone humide localisée au Nord du hameau des Sondes le long du Jonchet. Seule la réalisation de la piste cyclable est envisagée dans ce secteur, ce qui devrait limiter les impacts potentiels.

A titre de mesures compensatoires, des mares seront reconstituées. Deux ouvrages feront l'objet d'aménagements spécifiques avec notamment un passage grande faune mixte avec les

piétons et cycles et le rétablissement du ruisseau de la vallée.

Les principales mesures en faveur de l'agriculture porteront sur l'indemnisation des propriétaires et des exploitants agricoles affectés par le projet, conformément aux dispositions en vigueur.

Paysage

Les principales mesures d'aménagement paysager reposeront sur un traitement végétal des surfaces travaillées, la mise en place de plantations (notamment pour la reconstitution des lisières et le réaménagement des délaissés) et le maintien dans

la mesure du possible de la végétation existante.

La section en tranchée au niveau de Châtillon-le-Duc fera l'objet d'un traitement architectural particulier.

Les mesures d'insertion mise en œuvre concerneront l'ensemble des emprises modifiées par l'aménagement (délaissés,

talus, etc...) et feront appel à différents types d'aménagements :

- Modelages paysagers des talus et des remblais sur l'ensemble des surfaces travaillées
- Plantations : boisements linéaires (haies arbustives, haies arborées) bosquets isolés et massifs.

- Merlons : il s'agit essentiellement des protections acoustiques ; certains intégrant des modelages paysagers.



DES EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER POSSIBLES

Détail 1

L'impact brut créé par la recomposition de la zone d'échanges avec ses nouvelles bretelles (localement fortes contraintes de soutènements) est important mais neutre quant à ses effets sur le paysage industriel et commercial local. Les nouveaux délaissés donnent l'opportunité pour implanter des boisements ou à l'inverse de maintenir de nouveaux espaces ouverts.

Détail 2

La nouvelle zone d'échanges marque le paysage : effets de coupure dans le relief boisé et forte occupation de l'espace en paysage ouvert (jeu des bretelles entraînant la création de nombreux espaces délaissés). A contrario, elle offre l'occasion d'une réhabilitation paysagère (mise en forme de dépôt) pour la carrière voisine abandonnée. Des modelages paysagers et des plantations participeront à l'isolement visuel de cet échangeur.

Détail 3

La nécessité d'un passage le plus discret possible entre deux zones bâties impose à la fois un passage en déblais et la mise en place d'un ensemble de protections acoustiques pour assurer l'isolement nécessaire. Un travail architectural et paysager sera conduit pour réduire l'effet de coupure de la voie (merlons plantés, type d'écrans acoustiques adaptés au site). Le nécessaire ouvrage (PS) assurant le rétablissement de la liaison inter-quartier amplifie cet effet.

Détail 4

A l'écart de perceptions trop directes, le nouvel échangeur est implanté sur un site déjà marqué par les infrastructures (présence d'une voie ferrée désaffectée) et en partie dégradé. Un modelage paysager des délaissés et des plantations assureront l'intégration visuelle de cet échangeur.



Tronçon en rase campagne

Le calage de la nouvelle plate-forme mise à 2 x 2 voies imposée par des contraintes de géométrie routière

entraîne la création de délaissés importants (ancienne plate-forme délaissée) et impose localement de nouveaux talus (impact des talus de déblais sur les lisières forestières)

La création de risbermes et des plantations adaptées sont prévues au droit du versant boisé situé entre la zone commerciale et Miserey-Salines.



