



RN57

CONTOURNEMENT
DE BESANÇON

2^e phase
de concertation
publique

du 8 octobre
au 15 novembre 2019



Dossier de concertation

AMÉNAGEMENT DE LA RN57 ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE



PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ



Sommaire

Introduction 4

PARTIE 1 : L'ESSENTIEL SUR LE PROJET ET SUR LA CONCERTATION 5

Les objectifs et les grandes caractéristiques du projet 6
Les acteurs du projet..... 8
Où en sommes-nous ?..... 9
Les évolutions apportées aux aménagements 10
Aujourd'hui, la 2^e phase de concertation publique..... 15

PARTIE 2 : LES ÉVOLUTIONS DES AMÉNAGEMENTS, SECTEUR PAR SECTEUR 17

L'échangeur de Saint-Ferjeux et une nouvelle desserte en bus de Planoise 18
La modification des accès à Micropolis et une liaison modes doux avec Planoise 23
Un nouveau demi-échangeur pour le quartier des Vallières..... 28
Une nouvelle proposition d'échangeur entre la RN57, la RN83 et la route de Lyon..... 31

PARTIE 3 : LA JUSTIFICATION DU PROJET - ZOOM SUR LES RÉSULTATS DES ÉTUDES DE TRAFIC..... 36

Introduction

En tant que maître d'ouvrage du réseau routier national, le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire a chargé la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté de piloter l'opération d'aménagement de la section de la RN57 entre, au Nord, les «Boulevards» (Boulevard Président John-Fitzgerald Kennedy et Voie des Montboucons) et, au Sud, le franchissement du Doubs et la commune de Beure.

L'aménagement de cette section vise à améliorer les conditions de circulation sur la RN57 ainsi que le fonctionnement de l'agglomération, en prenant en compte les enjeux urbains, la desserte en transports en commun et les liaisons pour les modes doux (piétons et cycles) dans les quartiers traversés.

Le projet est bâti en partenariat avec 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.

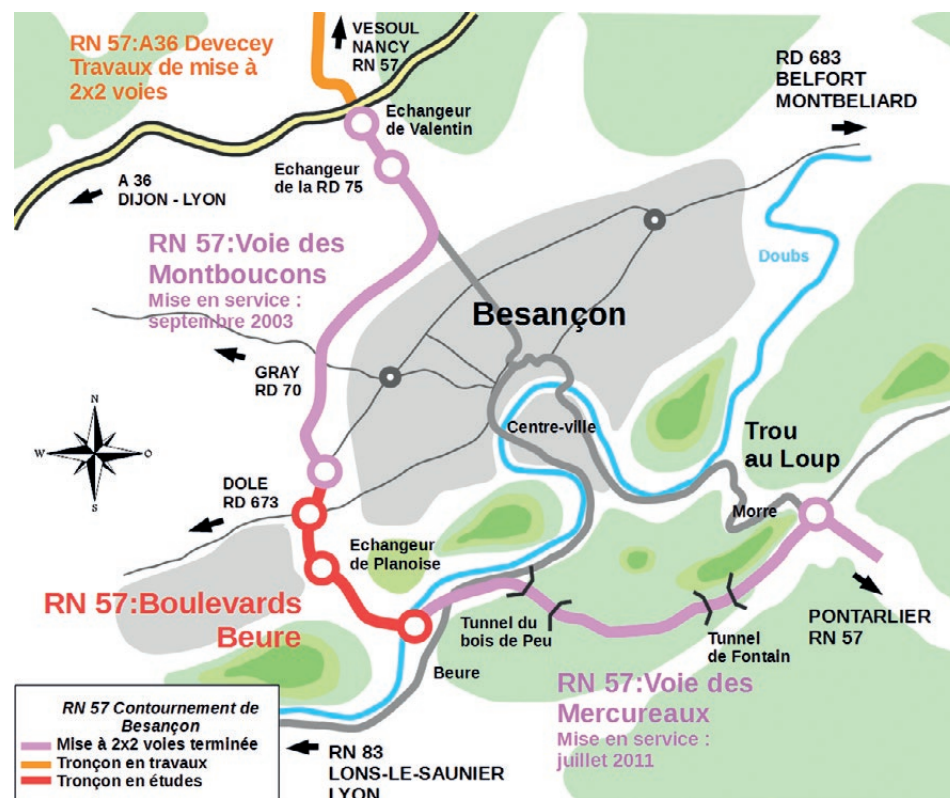
La DIR Est (Direction Interdépartementale des Routes) en tant que futur exploitant de l'aménagement et la Direction du site de Micropolis sont également associées à l'élaboration du projet.

Le projet a déjà fait l'objet d'une concertation publique du 17 octobre au 27 novembre 2017, qui a montré que la nécessité d'aménager la section «Boulevards-Beure» de la RN57 est partagée. Un bilan de cette concertation publique a été publié en avril 2018 ; il est disponible sur le site internet de la DREAL (www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rn57_redaction_bilan_definitif_cle7a49f7-1.pdf). Les acteurs et les habitants ont fait part de remarques lors de cette concertation. Leur prise en compte a conduit à des évolutions importantes des aménagements alors envisagés.

Avant de finaliser les études en vue de l'enquête d'utilité publique, le maître d'ouvrage souhaite recueillir les avis du public sur ces évolutions au cours d'une deuxième phase de concertation publique, organisée du 8 octobre au 15 novembre 2019.

Le présent dossier de concertation informe sur les évolutions du projet.

> LA SITUATION DE LA SECTION «BOULEVARDS-BEURE» DE LA RN57



PARTIE 1

L'ESSENTIEL SUR LE PROJET ET SUR LA CONCERTATION

LES OBJECTIFS ET LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Au cours de la concertation de 2017, le constat sur les difficultés de circulation sur la section « Boulevards-Beure » de la RN57 avait été largement partagé, tout comme la nécessité d'apporter des solutions pour fluidifier les trafics. L'insertion urbaine du projet, la prise en compte des modes doux et les questions d'environnement et de cadre de vie étaient également apparus comme des enjeux majeurs. Le projet a été poursuivi et précisé sur ces bases. Ses objectifs et ses grandes caractéristiques sont rappelés ici.

< Les 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 alors 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. 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, dont Planoise, quartier d'habitat social qui compte 20 000 habitants, et longe de grands équipements publics (parc des expositions Micro-polis, parc sportif de la Malcombe, Polyclinique de Franche-Comté, établissements d'enseignement) et plusieurs zones d'activités à vocation industrielle, commerciale et de service, comme Planoise, le quartier de l'Amitié ou la ZA Terre Rouge. Le maintien et l'amélioration de la desserte de ces secteurs pour tous les modes (routier, transports en commun et modes doux — piétons, cycles), sont l'une des priorités du projet.

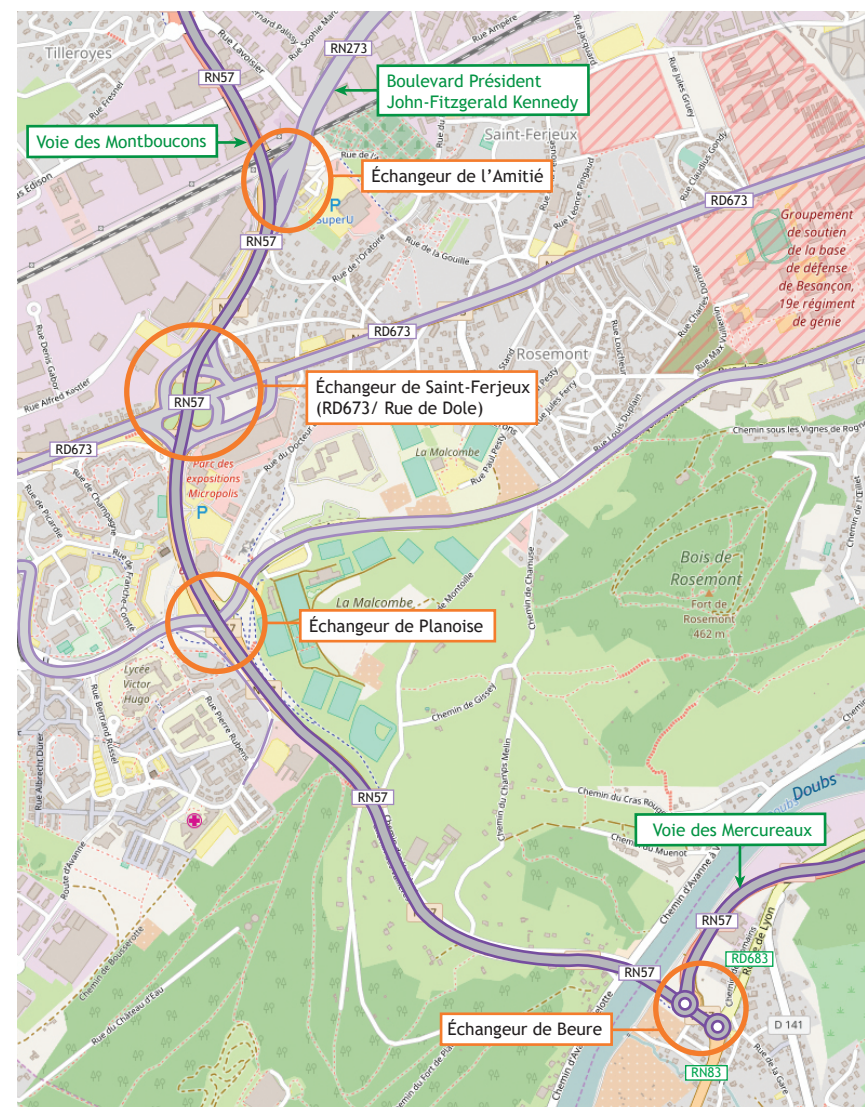
La zone du projet se caractérise également par la présence du Doubs, que la RN57 franchit, et d'un patrimoine naturel remarquable avec le site des collines. Les enjeux portent notamment sur les niveaux sonores le long de la RN57, les besoins de foncier, le cours et les berges du Doubs (zone inondable, 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.

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).

- 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 le contournement dans la ville, en tenant compte des différents usages (transports en commun, usages routiers, modes doux), des équipements et des activités en prise avec la RN57 ;
- protéger les riverains des nuisances, notamment sonores, et les milieux naturels.

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.

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



AMÉNAGEMENT DE LA RN57 ENTRE LES «BOULEVARDS» ET BEURE
2^e PHASE DE CONCERTATION PUBLIQUE 8 octobre – 15 novembre 2019

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.

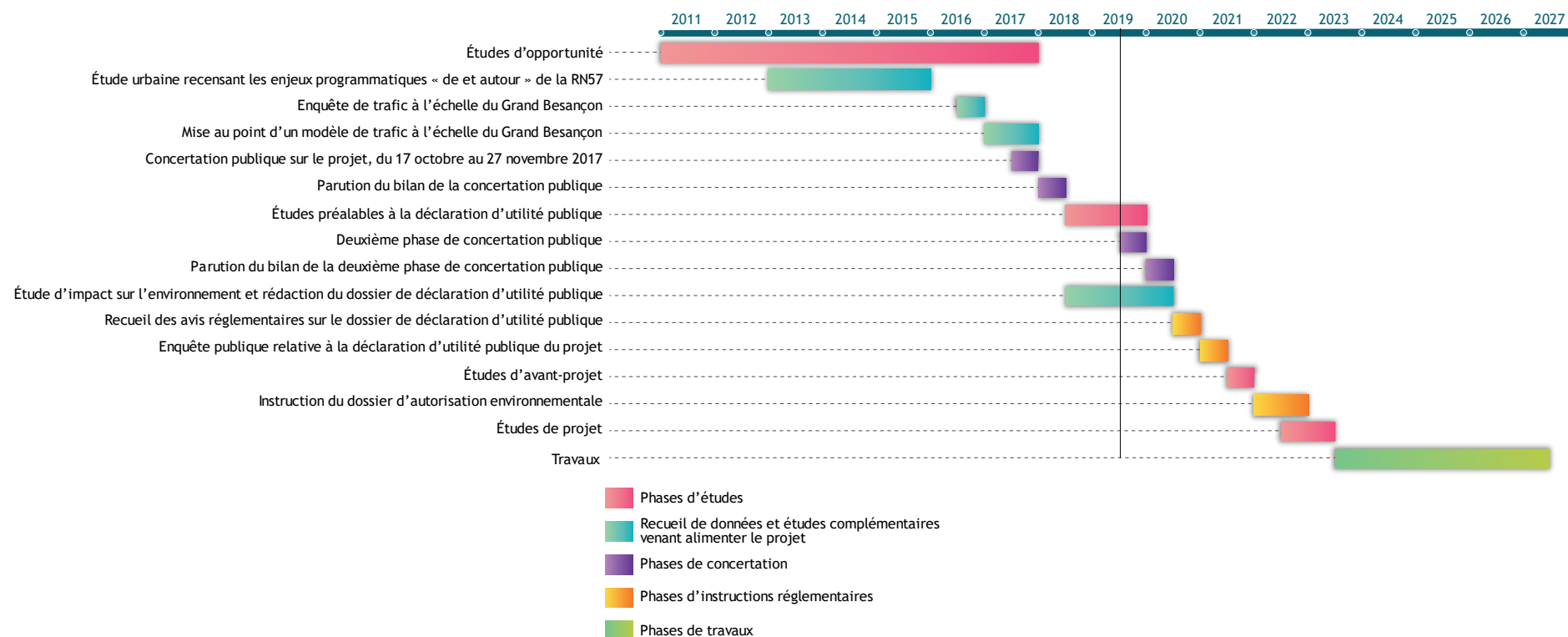


OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Afin de prendre en compte les remarques émises au cours de la concertation de 2017, un bilan a été établi et a été publié au premier semestre 2018. Puis à partir du second semestre 2018 la DREAL, maître d'ouvrage, a repris et a approfondi les études. Le premier semestre 2019 a été consacré aux reprises et aux échanges avec les collectivités partenaires et la Direction du site de Micropolis.

De nombreuses variantes ont également été testées sur la base du modèle de trafic, afin de s'assurer que les nouvelles propositions d'aménagements fonctionnent et apportent la fluidité attendue. Les différentes étapes du projet (études, phases de concertation, instructions réglementaires, travaux) sont précisées dans le calendrier prévisionnel ci-dessous.

> L'AVANCEMENT DU PROJET ET LE PLANNING PRÉVISIONNEL



LES ÉVOLUTIONS APPORTÉES AUX AMÉNAGEMENTS

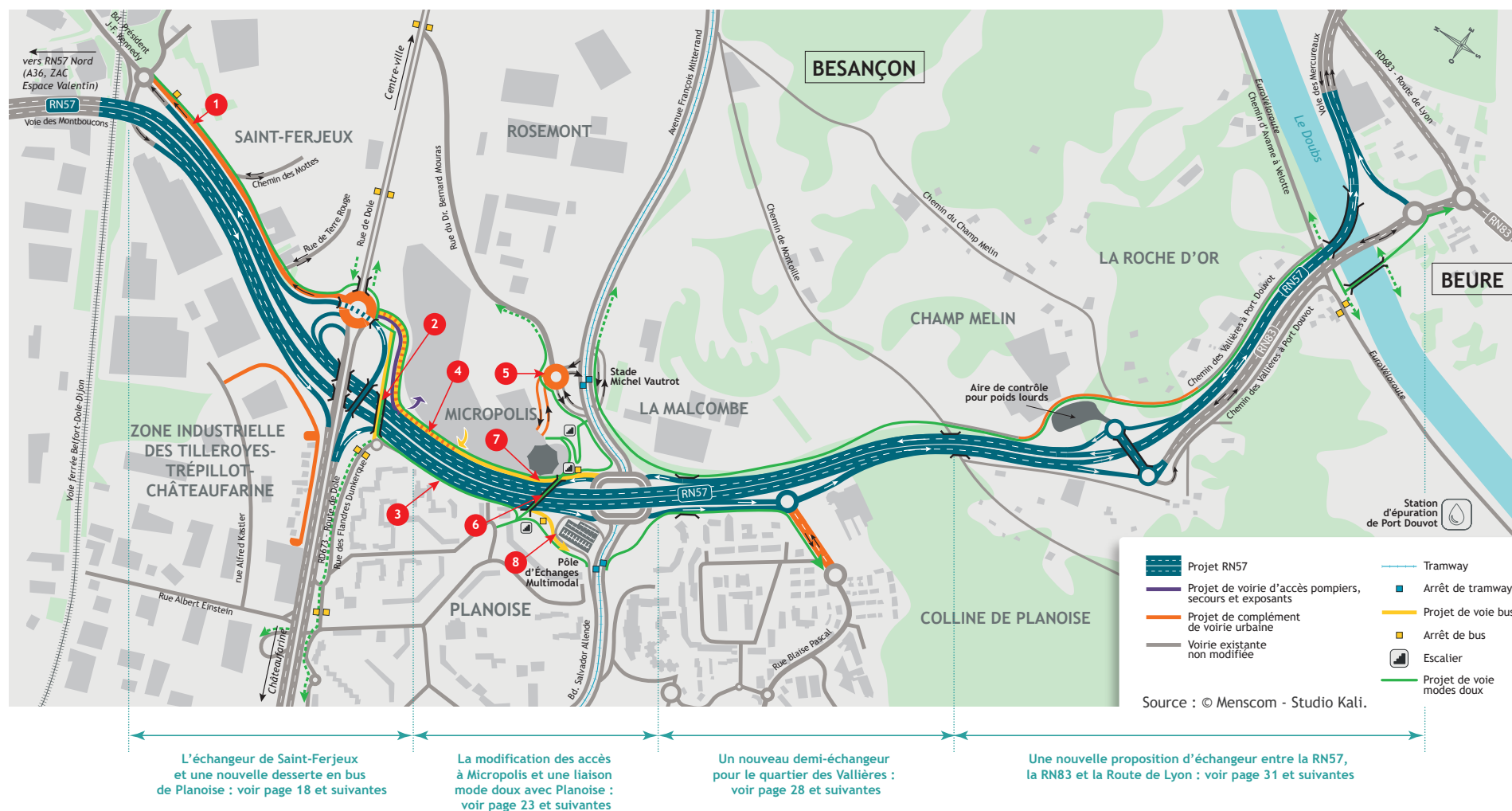
< La prise en compte de la concertation de 2017

Le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui est issu de la concertation organisée du 17 octobre au 27 novembre 2017 et des avis alors exprimés par le public, retranscrits dans le bilan de la concertation (publié en avril 2018 et disponible ici : www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rn57_redaction_bilan_definitif_cle7a49f7-1.pdf).

Les avis, questions, suggestions et attentes pris en compte dans le projet sont synthétisés dans ce tableau :

CE QUE VOUS AVEZ DIT LORS DE LA CONCERTATION DE 2017			LA PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET PRÉSENTÉ AUJOURD'HUI
Des « Boulevards » à l'échangeur de Saint-Ferjeux et à Planoise	Mode routier	« Le besoin d'un désenclavement de la ZA Terre Rouge »	→ Une voie à sens unique reliant la Rue de Dole au giratoire de l'Amitié (1) permettra de désenclaver la ZA Terre Rouge. Ainsi, la ZA disposera d'un accès depuis la Rue de Dole sans passer par la RN57 et d'une sortie en direction du giratoire de l'Amitié, ce qui permettra de soulager les voiries internes au quartier qui supportent actuellement un trafic pour lequel elles ne sont pas adaptées.
	Transport en commun et modes doux	« Le besoin de desserte du quartier de Planoise »	→ Un nouvel ouvrage passant au-dessus de la RN57 et reliant la Rue des Flandres Dunkerque à la Rue de Dole (2) sera réservé aux bus et aux modes doux (piétons et cycles). Il permettra d'améliorer la desserte en bus de Planoise (avec l'ajout d'un nouvel arrêt), d'améliorer son efficacité (avec une voie dédiée au bus) et d'organiser une traversée sécurisée de la RN57 pour les modes doux s'inscrivant dans le cadre d'une liaison sécurisée Châteaufarine > Centre-ville
		« Le raccordement de la voie modes doux à la Rue des Flandres Dunkerque »	→ Une voie modes doux parallèle à la RN57 du côté de Planoise (3) reliera directement le giratoire de Planoise à l'ouvrage réservé aux bus et modes doux et à la Rue des Flandres Dunkerque.
Au niveau de Micropolis et de l'échangeur de Planoise	Mode routier	« Une sortie de Micropolis vers le Nord »	→ Une voie à sens unique parallèle à la RN57 reliera directement la sortie du site de Micropolis à la Rue de Dole (4), permettant de se rendre soit en direction du Centre-Ville, soit en direction de Châteaufarine, soit en direction du Boulevard Kennedy.
		« La création d'un accès à Micropolis depuis la Rue du Dr Bernard Mouras »	→ L'accès et l'entrée principale de Micropolis sont complètement revus dans le cadre du projet (5) ; la rue du Dr Bernard Mouras permettra un accès direct à cette nouvelle entrée.
		« Un ouvrage de moindre dimension que la trémie envisagée, ou réservé aux modes doux, pour relier Planoise et Micropolis »	→ L'accès et l'entrée principale de Micropolis étant modifiés dans le cadre du projet, la trémie couverte telle qu'elle était proposée en 2017 n'est plus utile (puisqu'il n'est plus nécessaire de faire passer la voie de sortie de Micropolis au-dessus de la RN57). Il est maintenant prévu une passerelle pour les modes doux reliant Planoise (à proximité de l'église Saint-François d'Assise) à la nouvelle entrée de Micropolis et aux installations sportives de la Malcombe.
	Transport en commun et modes doux	« La réduction de la coupure urbaine que représente la RN57 pour le quartier de Planoise »	→ Un ouvrage passant au-dessus de la RN57 et réservé aux modes doux (6) permettra de relier Planoise à Micropolis et aux installations sportives de la Malcombe.
		« Une meilleure desserte de Micropolis par les transports collectifs et les modes doux »	→ Une voie à sens unique parallèle à la RN57 et dédiée aux bus reliera le giratoire de Planoise à l'échangeur de Saint-Ferjeux (7). Un arrêt y sera implanté pour desservir Micropolis, ainsi que le quartier de Planoise (via la passerelle modes doux). La passerelle permettra une liaison sécurisée entre Planoise, Micropolis et la Malcombe.
		« Des arrêts de bus au plus près du site de Micropolis »	→ Les arrêts de bus seront maintenus au plus près du site de Micropolis : sur la voie dédiée aux transports en commun reliant l'échangeur de Planoise à l'échangeur de Saint-Ferjeux (7) et sur la voie dédiée sortant de la RN57 pour aller desservir le Pôle d'Échanges Multimodal (8).

> LE PLAN GÉNÉRAL DU PROJET



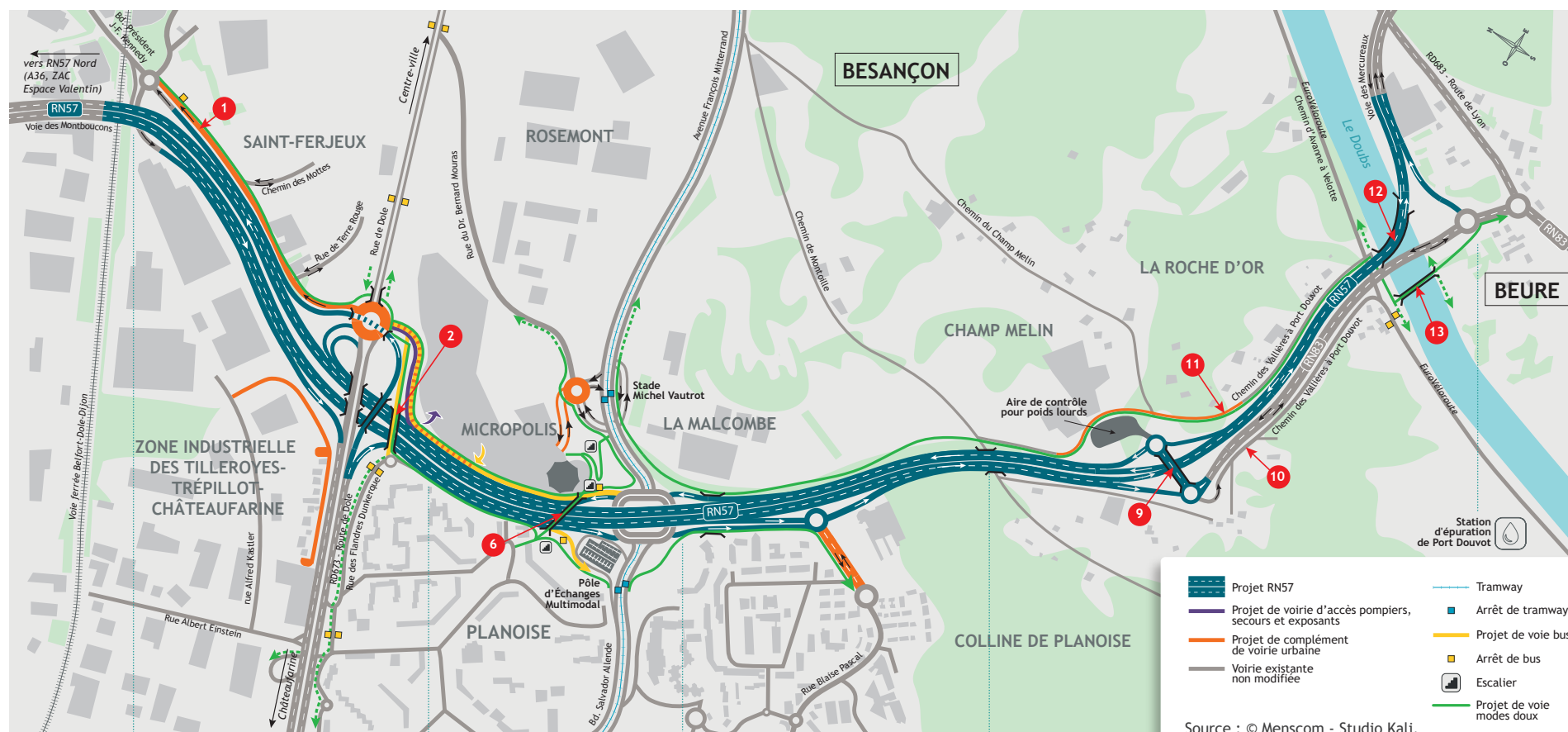
CE QUE VOUS AVEZ DIT LORS DE LA CONCERTATION DE 2017

LA PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET PRÉSENTÉ AUJOURD'HUI

Au niveau du quartier des Vallières	Mode routier	« La mise à double sens de la Rue Blaise Pascal pour éviter d'emprunter le Boulevard Salvador Allende »	→ Cette demande a été étudiée, mais elle induisait de très grosses difficultés de circulation au niveau de l'échangeur de Planoise (l'arrivée de cette nouvelle voirie réduisant la durée de feu vert pour les voiries existantes arrivant sur l'échangeur, occasionnant des ralentissements supplémentaires en heure de pointe). La création de la bretelle reliant la zone des Vallières à la RN57 vers Beure ainsi que la mise en place d'un nouvel échangeur au niveau du Champ Melin (9) permettra aux usagers de rejoindre la RN57 vers le Nord en évitant d'emprunter le Boulevard Salvador Allende et le giratoire de Planoise.
	Mode routier	« De nombreuses questions sur les variantes proposées et des propositions alternatives pour le franchissement du Doubs et la connexion à la voie des Mercureaux »	→ Le projet d'échangeur a été complètement repensé et implanté dans une zone où les contraintes sont plus réduites, à savoir dans le secteur du Champ Melin (9) : il assurera les fonctions de connexion avec la RN83 et avec la Voie des Mercureaux ainsi qu'avec les Chemins des Vallières à Port Douvot. Un nouveau viaduc permettra la connexion directe avec la Voie des Mercureaux (12). L'ouvrage routier actuel traversant le Doubs sera conservé pour la RN83. Une nouvelle passerelle indépendante pour les modes doux sera implantée du côté de Beure (13).
L'accès dédié à la station d'épuration de Port Douvot et le vallon des Vallières	Mode routier	« Le fonctionnement de la restriction d'accès des camions sur la voie à destination de la station d'épuration de Port Douvot »	→ L'échangeur créé à Champ Melin simplifiera ce point puisque les camions pourront sortir par cet échangeur et rejoindre la station d'épuration via le Chemin des Vallières à Port Douvot (10).
	Modes doux	« Une voie modes doux indépendante du Chemin des Vallières »	→ Une voie modes doux en site propre (indépendante) sera créée le long du Chemin des Vallières (11) sur le modèle de l'aménagement créé sur le Chemin d'Avanne à Velotte au bord du Doubs (voie modes doux en site propre, une seule voie de circulation pour les usagers routiers avec un système « d'écluses » permettant les croisements).
Questions générales	Mode routier	« Une baisse de la vitesse limite envisagée » [90 km/h au sud de Planoise, 70 km/h au nord de Planoise]	→ La vitesse sera limitée à 70 km/h sur l'ensemble de la section « Boulevards-Beure ». En effet, compte tenu de l'implantation de l'échangeur au niveau du Champ Melin, et de l'actuelle limitation de vitesse des Mercureaux à 70 km/h en arrivée sur Besançon, une section à 90 km/h de 500 m de long n'aurait pas grand sens.
	Modes doux	« La continuité, la sécurité et le confort de la voie modes doux »	→ Le projet propose une continuité modes doux en site propre (voie modes doux indépendante, garantissant la sécurité des utilisateurs) sur l'ensemble de la section « Boulevards-Beure ». Trois ouvrages de franchissement seront créés : un ouvrage à Saint-Ferjeux (reliant la Rue des Flandres Dunkerque à la Rue de Dole) (2) pour franchir la RN57, un ouvrage au niveau de Micropolis (reliant le secteur proche de l'église Saint-François d'Assise à la future entrée de Micropolis) (6) pour franchir la RN57, une passerelle au niveau de Beure pour franchir le Doubs (13).
	Cadre de vie des habitants	« La problématique des nuisances sonores pour les riverains de la RN57 »	→ Le choix d'une vitesse limite de 70 km/h permet de réduire les nuisances sonores pour les riverains de la RN57. L'étude d'impact à venir aura vocation à quantifier précisément les impacts de l'aménagement, et de la vitesse limite proposée, tant du point de vue des nuisances sonores que des nuisances atmosphériques.
		« La problématique des nuisances engendrées par les reports de trafics sur des voies secondaires inadaptées »	→ L'aménagement de la RN57 va permettre de fluidifier le trafic et éviter par là-même le report du trafic sur les voiries urbaines non adaptées. Par ailleurs, l'aménagement de la voie parallèle à la RN57 reliant directement l'échangeur de Saint-Ferjeux à l'échangeur de l'Amitié va permettre de désenclaver la ZA Terre Rouge et de réduire le trafic sur les rues du quartier (1).

Les aménagements cités dans les tableaux - numérotés de (1) à (13) - sont détaillés dans la deuxième partie du dossier.

> LE PLAN GÉNÉRAL DU PROJET



L'échangeur de Saint-Ferjeux et une nouvelle desserte en bus de Planoise : voir page 18 et suivantes

La modification des accès à Micropolis et une liaison mode doux avec Planoise : voir page 23 et suivantes

Un nouveau demi-échangeur pour le quartier des Vallières : voir page 28 et suivantes

Une nouvelle proposition d'échangeur entre la RN57, la RN83 et la Route de Lyon : voir page 31 et suivantes

< Les caractéristiques et justifications de l'aménagement

Les caractéristiques générales du projet entre les « Boulevards » et Beure découlent des études de trafic. Ces études ont analysé le trafic actuel et les phénomènes de congestion rencontrés dans les différents secteurs, puis ont établi deux scénarios d'évolution aux horizons 2025 et 2045 : un scénario tendanciel (évolution des parts des différents modes restant dans la tendance des dix dernières années) et un scénario volontariste (évolution significative du report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes doux). Ces éléments sont détaillés dans la troisième partie du présent dossier. En voici les principales conclusions :

UTILITÉ DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RN57 :

L'analyse des prévisions de trafic à l'horizon 2045 montre que même avec un scénario de report modal très volontariste et une diminution du nombre d'usagers sur la RN57, **en l'absence d'aménagement, l'axe de la RN57 sera encore saturé aux heures de pointe.**

Cette analyse montre par ailleurs que **dans le cas de conditions socio-économiques favorables à long terme**, conduisant à la réalisation des zones d'activités et de logements prévus dans les documents de planification, **la saturation sur la RN57 augmente fortement aux heures de pointe**, en particulier dans la zone située entre Planoise et Beure.

RENFORCEMENT DU RÔLE DE DESSERTE LOCALE DE L'AXE ET AMÉLIORATION DES ÉCHANGES :

L'analyse des origines-destinations des usagers confirme le rôle de desserte locale prépondérant de la section « Boulevards-Beure » aux heures de pointe, ce qui réaffirme la **nécessité d'améliorer le fonctionnement des points d'échanges existants, voire même de créer de nouveaux points d'échanges quand cela est possible.**

VITESSE LIMITE DE L'AMÉNAGEMENT :

La vocation de desserte urbaine de cet axe ayant été confirmée par l'analyse des origines-destinations des usagers, la vitesse limite doit être en adéquation avec ce rôle : il est donc proposé de **limiter la vitesse à 70 km/h sur l'ensemble de la section.** Les véhicules lents (tracteurs, cyclomoteurs...) seront interdits sur la RN57 sur la section entre les Mercureaux et l'échangeur du Champ Melin, autorisés de l'échangeur du Champ Melin jusqu'aux Boulevards et autorisés sur la RN83.

AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN :

La section « Boulevards-Beure » est empruntée par les bus de transport en commun : leur attractivité est aujourd'hui limitée, car ils sont également bloqués dans les congestions récurrentes du secteur. De même, les transports en commun qui empruntent la Route de Dole voient leur niveau de service dégradé en heure de pointe du fait des dysfonctionnements de l'échangeur de Saint-Ferjeux. Par ailleurs, les remarques émises lors de la concertation publique de 2017 ont exprimé une attente forte pour que le projet ne dégrade pas la desserte des quartiers en supprimant des arrêts existant ou en les éloignant trop.

Ainsi, le projet prévoit désormais **un certain nombre d'aménagements pour les transports en commun**, de manière à leur donner **une priorité de circulation** sur les autres usagers (voies réservées) ou à **reconstituer des arrêts au plus proche des besoins.** La suite du dossier (partie 2) portant sur le détail des aménagements présente spécifiquement ce qui est prévu pour les transports en commun.

VOIES MODES DOUX (PIÉTONS ET CYCLES) :

Le projet d'aménagement de la section « Boulevards-Beure » est l'**occasion de développer et de sécuriser les circulations pour les modes doux.** Cette volonté, déjà présentée lors de la concertation publique de 2017, a été fortement encouragée par les contributions émises à cette occasion, ce qui a conduit à améliorer les propositions d'aménagement afin de les rendre plus attractives. La suite du dossier (partie 2) portant sur le détail des aménagements présente spécifiquement ce qui est prévu pour les modes doux.



Piéton devant Micropolis.

Source : © DREAL Bourgogne-Franche-Comté

AUJOURD'HUI, LA 2^e PHASE DE CONCERTATION PUBLIQUE

Une 2^e phase de concertation est prévue du 8 octobre au 15 novembre 2019. Elle est organisée de façon volontaire par l'État, maître d'ouvrage de l'opération, afin de poursuivre l'association de tous à l'élaboration du projet.



© Shutterstock

< Les objectifs et le périmètre de la concertation

Les objectifs de cette 2^e phase de concertation publique sont 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, concerne les communes de Besançon et de Beure dans lesquelles se situent les aménagements.

ET APRÈS CETTE 2^e PHASE DE CONCERTATION ?

L'État, maître d'ouvrage du projet, établira à l'issue de la 2^e phase de concertation publique un bilan de la participation et des avis recueillis auprès des acteurs et du public. Ce bilan sera rendu public.

Il constituera, avec le bilan de la concertation publique de 2017, l'une des pièces du dossier d'enquête publique relatif à la déclaration d'utilité publique du projet.

Il sera tenu compte des nouvelles expressions du public pour enrichir les études en cours, destinées à préparer l'enquête publique.

L'enquête publique sera organisée par une commission indépendante désignée par le Tribunal Administratif. Elle permettra au public de s'informer une nouvelle fois et de s'exprimer sur le projet finalisé, ainsi que sur l'étude d'impact sur l'environnement (étude qui déterminera les impacts du projet et les mesures permettant de les éviter, de les réduire ou de les compenser). L'enquête publique est envisagée début 2021.

< Les rendez-vous de la concertation du 8 octobre au 15 novembre 2019

POUR S'INFORMER

- **le présent dossier de concertation :**
 - 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, aux heures habituelles d'ouverture ;
 - disponible sur le site Internet de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté : www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr
- **la brochure :**
 - diffusée dans les boîtes aux lettres des habitants des quartiers rivaux du projet ;
 - disponible 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, aux heures habituelles d'ouverture ;
 - disponible sur le site Internet de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté : www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr

POUR S'EXPRIMER

- **Sur les registres** mis à disposition à la mairie de Besançon et à la mairie de Beure pendant la durée de la concertation, aux heures habituelles d'ouverture.
- **Par courriel :**
 rn57-besancon@developpement-durable.gouv.fr
- **Par courrier :**
 « Concertation RN57 Boulevards-Beure »
DREAL Bourgogne-Franche-Comté - 21B rue Alain-Savary CS 31269
25005 Besançon Cedex

POUR ÉCHANGER SUR LE PROJET

- **La réunion publique**, ouverte à tous, le mardi 5 novembre 2019 à 20 h, au parc des expositions Micropolis.



TOUTE L'INFO SUR :



PARTIE 2

LES ÉVOLUTIONS DES AMÉNAGEMENTS, SECTEUR PAR SECTEUR

L'ÉCHANGEUR DE SAINT-FERJEUX ET UNE NOUVELLE DESSERTE EN BUS DE PLANOISE

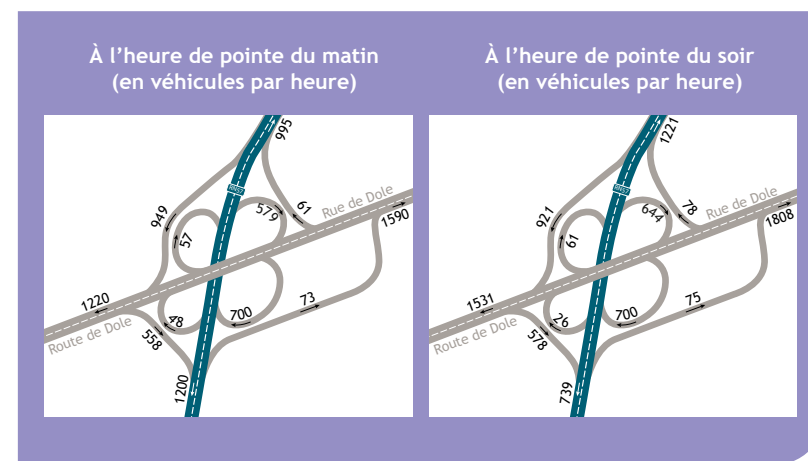
L'actuel échangeur de Saint-Ferjeux est un échangeur de type «trèfle», qui permet l'ensemble des mouvements entre la RN57 et la Route de Dole. C'est un point névralgique du réseau routier de Besançon puisque, chaque jour, près de 46 200 véhicules sur la RN57 échangent ou croisent quelque 39 600 véhicules sur la Route de Dole (chiffres de trafic de 2016). Il connaît aujourd'hui des dysfonctionnements en raison de ses bretelles d'entrée et de sortie extrêmement courtes, sans longueur d'insertion, et des mouvements d'entrecroisement qui accentuent les ralentissements du trafic routier et les remontées de file, notamment aux heures de pointe du matin et du soir. Les trafics actuels aux heures de pointe du matin et du soir sont très élevés sur certains mouvements, ce qui explique les difficultés rencontrées.

< La proposition de 2017

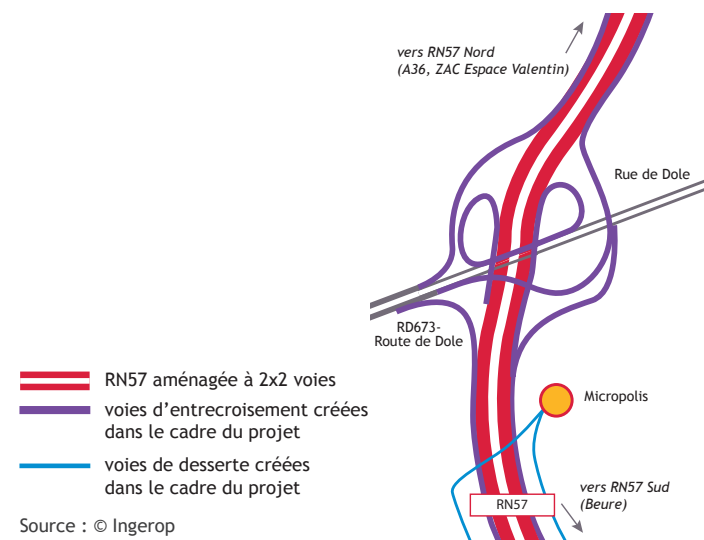
La proposition de 2017 consistait à limiter le cisaillement des flux de circulation entre les deux axes majeurs que sont la RN57 et la Route de Dole, en optimisant les mouvements principaux de l'échangeur et en supprimant les croisements des flux les plus importants pour augmenter l'écoulement et la fluidité du trafic. Elle prévoyait :

- la création d'un passage dénivelé sous la Route de Dole pour la gestion du flux Route de Dole Ouest (Châteaufarine) → RN57 Nord ;
- la suppression de 2 mouvements dont le trafic est très faible : Bretelle RN57 Nord → Route de Dole Est (Centre-Ville) et Bretelle Route de Dole Est (Centre-Ville) → RN57 Nord ;
- la création d'une traversée sécurisée de la Rue de Dole pour les modes doux (piétons et cycles).

LES TRAFICS ACTUELS DANS L'ÉCHANGEUR DE SAINT-FERJEUX



> SCHÉMA DE LA PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT 2017



< La proposition aujourd'hui

La proposition intègre désormais, en plus des aménagements de l'échangeur de Saint-Ferjeux, la mise en place d'un giratoire sur la Route de Dole qui permet l'ajout de nouveaux aménagements : une voie reliant la Route de Dole au giratoire de l'Amitié permettant le désenclavement du quartier Terre Rouge, un franchissement de la RN57 réservé aux bus et aux modes doux permettant de relier facilement Planoise à la Route de Dole, un passage sous la Rue de Dole pour les modes doux ainsi qu'un accès aux parkings Nord (exposants) de Micropolis.

Ce nouvel aménagement permet en outre un fonctionnement optimisé de l'échangeur et de meilleures conditions de circulation que dans le projet initial sur la Route de Dole.

L'échangeur actuel de Saint-Ferjeux sera modifié ainsi :

- un nouveau giratoire sera créé Route de Dole : il donnera accès à une nouvelle voie reliant directement la Route de Dole au giratoire de l'Amitié. Cette voie permettra de désenclaver le quartier Terre Rouge et le quartier de l'Amitié et de soulager leurs voiries internes qui supportent actuellement un trafic pour lequel elles ne sont pas adaptées. Le nouvel échangeur permettra également d'aménager une sortie de Micropolis par le Nord avec une voie parallèle à la RN57, permettant de se rendre soit en direction du Centre-Ville, soit en direction de Châteaufarine, soit en direction du Boulevard Président John-Fitzgerald Kennedy. Cette voie parallèle à la RN57, qui longera le site de Micropolis depuis le giratoire de Planoise jusqu'au nouveau giratoire de la Route de Dole, sera réservée aux bus et aux modes doux en temps normal, et sera ouverte aux usagers de Micropolis lors des sorties de spectacles ;
- au total, trois mouvements dont les trafics sont très faibles (au maximum 75 véhicules par heure aux heures de pointe du matin et du soir) ne seront pas rétablis : le double mouvement Route de Dole Est (Centre-Ville) ↔ RN57 Nord ainsi que le mouvement Route de Dole Est (Centre-Ville) → RN57 Sud.

OÙ PASSERONT LES MOUVEMENTS SUPPRIMÉS DE L'ÉCHANGEUR ?

Le modèle de trafic permet de voir sur quels itinéraires vont se reporter les usagers dont les bretelles existantes seront supprimées dans le cadre du projet :

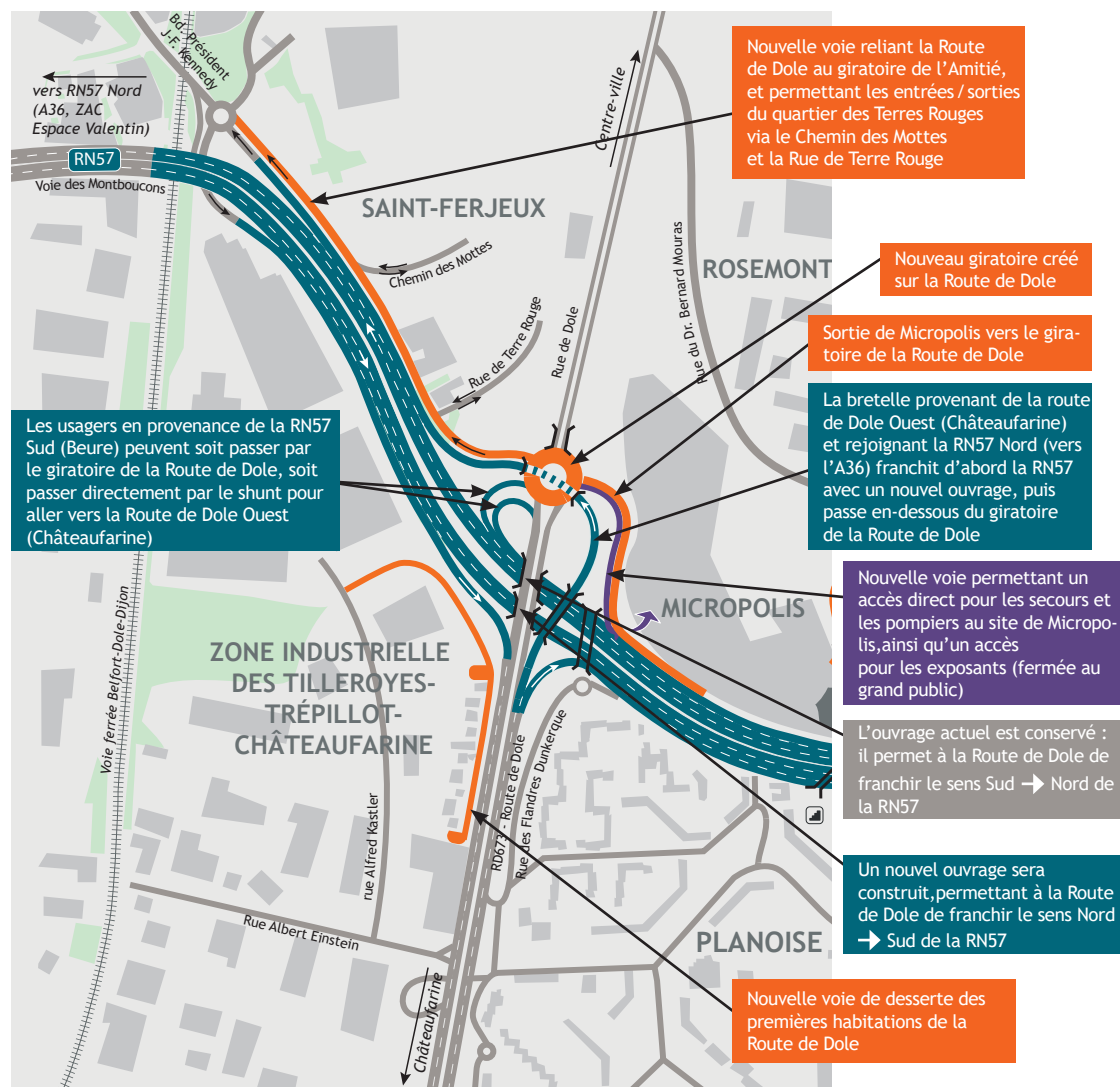
- **mouvement Route de Dole Est (Centre-Ville) → RN57 Nord** : ces usagers pourront emprunter la nouvelle voie reliant le giratoire de la Route de Dole au giratoire de l'Amitié, le Boulevard Kennedy puis la Rue Lavoisier permettant de rejoindre la RN57 via l'échangeur des Tilleroyes ;
- **mouvement RN57 Nord → Route de Dole Est (Centre-Ville)** : en fonction de leur provenance, les usagers pourront :
 - sortir de la RN57 à l'échangeur des Tilleroyes, emprunter la Rue Lavoisier, le Boulevard Kennedy, la Rue Jacquard, l'Avenue Clémenceau puis la Rue Pergaud pour rejoindre la Route de Dole ;
 - sortir de la RN57 au giratoire de Planoise et rejoindre l'Avenue François Mitterrand puis la Rue du Polygone pour arriver à la Route de Dole ;
- **mouvement Route de Dole Est (Centre-Ville) → RN57 Sud** : les usagers en provenance du Centre-Ville et souhaitant aller vers Beure rejoindront l'Avenue François Mitterrand par la Rue du Polygone, puis pourront accéder à la RN57 via l'échangeur de Planoise.

Un ouvrage réservé aux bus et aux modes doux sera créé pour franchir la RN57 : il reliera la Rue des Flandres Dunkerque au nouveau giratoire de la Route de Dole. Il permettra d'améliorer la desserte en bus du quartier de Planoise et d'offrir une traversée sécurisée de la RN57 pour les modes doux entre Planoise et la Route de Dole.

Un passage inférieur sera créé sous la Rue de Dole pour la voie modes doux qui longera la RN57.

Suite à la concertation de 2017, un travail spécifique a été réalisé pour **améliorer les conditions d'accès des riverains de la Route de Dole**, en direction de Châteaufarine. Le projet prévoit maintenant la réalisation d'une voirie d'accès (une seule voie), séparée physiquement de la Route de Dole, munie aux deux extrémités d'une aire de croisement / retournement, et qui sera connectée à la Rue Alfred Kastler. Cela permettra une sécurisation des entrées et sorties des habitations riveraines.

> LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LE MODE ROUTIER

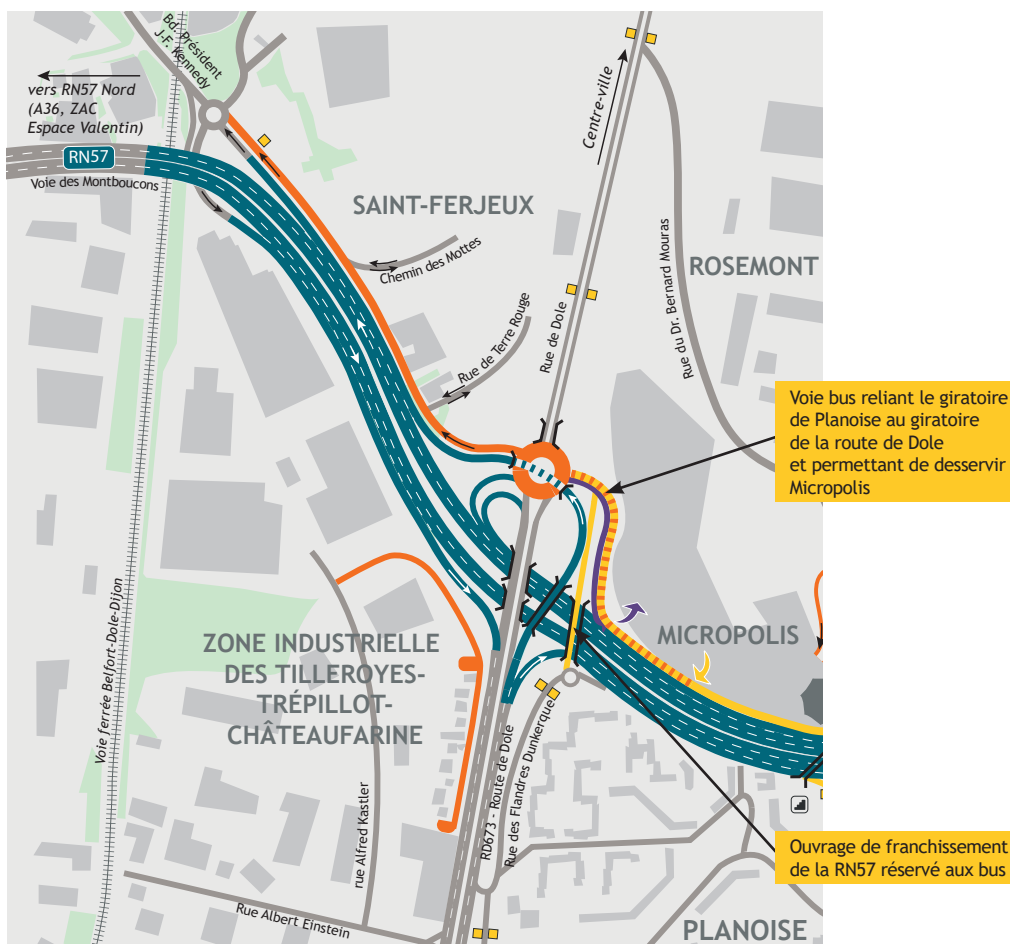


Source : © Menscom - Studio Kali.

> VUE «PHOTO-RÉALISTE» DE L'ÉCHANGEUR DE SAINT-FERJEUX DEPUIS LE SUD



> LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN



Source : © Menscom - Studio Kali.

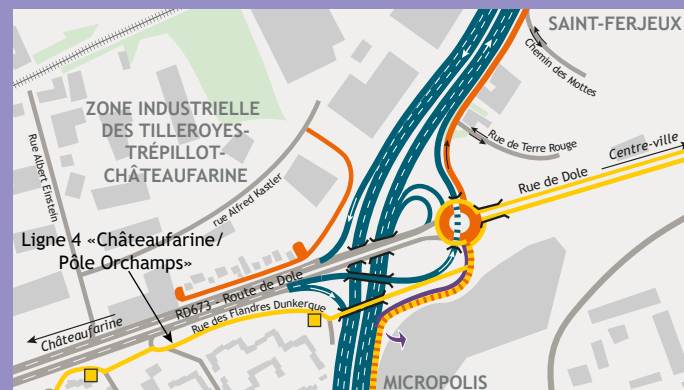
- Projet RN57
- Projet de voirie d'accès pompiers, secours et exposants
- Projet de complément de voirie urbaine
- Voirie existante non modifiée
- Projet de voie bus
- Arrêt de bus
- Escalier

LA DESSERTE EN BUS AUJOURD'HUI ET DEMAIN

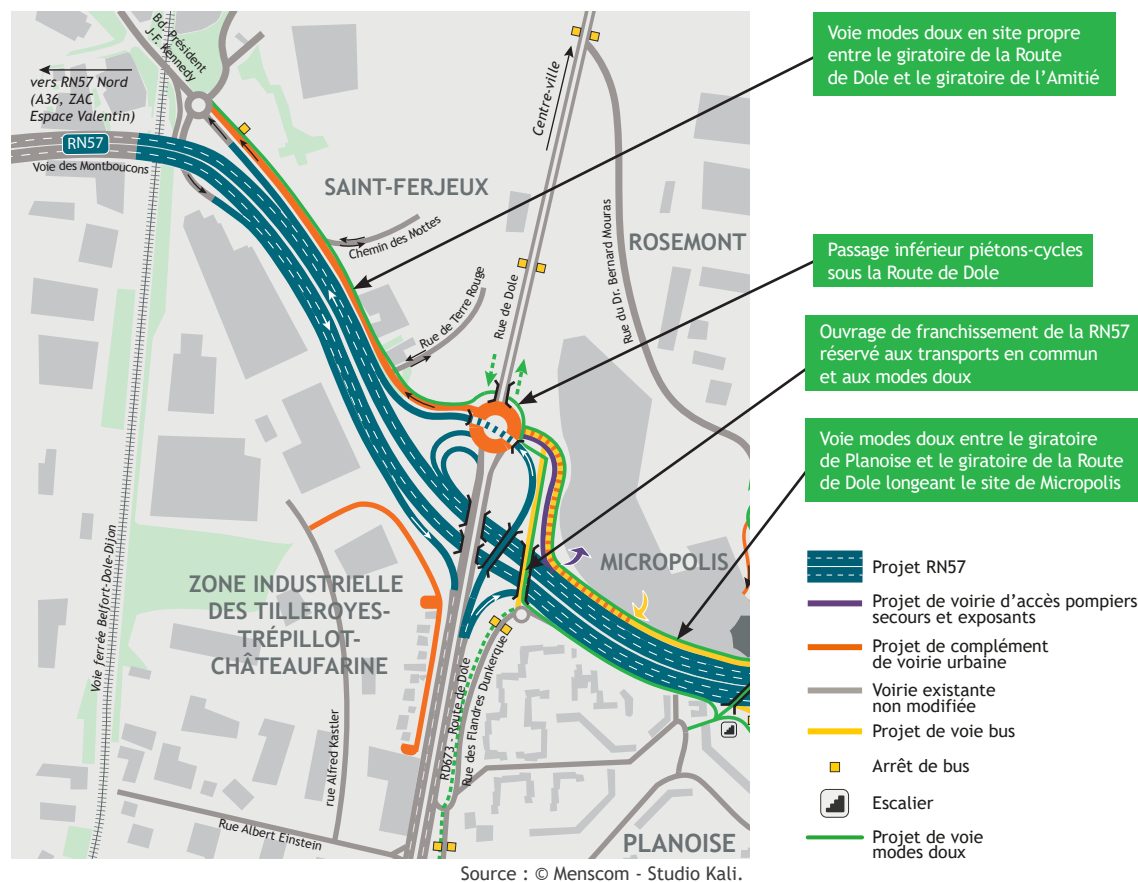
La desserte actuelle : l'actuelle ligne 4 Ginko «Châteaufarine/Pôle Orchamps» est dissociée sur le secteur «Flandres» du fait de l'emplacement des arrêts et de la configuration des voiries de circulation, ce qui n'est pas forcément très lisible pour l'usager et occasionne des déplacements à pied plus longs. Par ailleurs, l'insertion des bus sur la Route de Dole est difficile compte tenu de la très faible longueur de la bretelle. Enfin, les bus sont retenus au même titre que les usagers automobilistes dans les embouteillages d'entrée de ville.



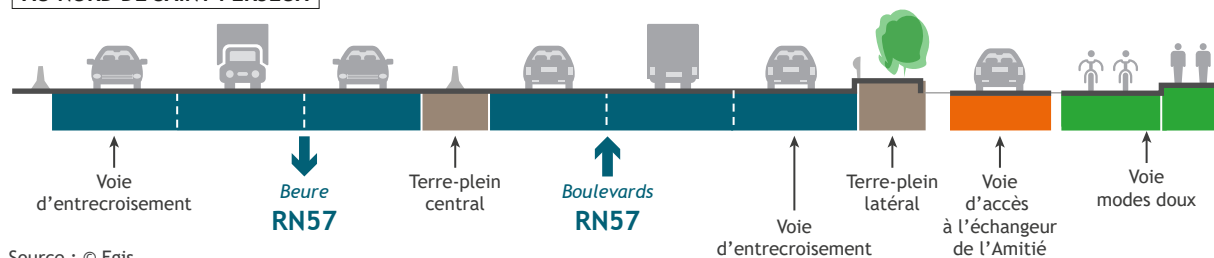
La desserte future : le nouvel ouvrage de franchissement de la RN57 réservé aux bus va permettre de faire transiter la ligne 4 à double sens sur le secteur «Flandres» ce qui permettra d'une part une meilleure lisibilité et d'autre part une meilleure desserte du quartier grâce à un arrêt à l'extrémité de la rue des Flandres Dunkerque, juste avant l'ouvrage. Cela réduira les trajets à pieds. Par ailleurs, la ligne restera dans ce secteur sur la voirie interne au quartier et sur un ouvrage dédié ce qui permettra une bien meilleure performance (pas de temps d'attente pour l'insertion des bus sur la Route de Dole) et des gains de sécurité.



> LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LES MODES DOUX

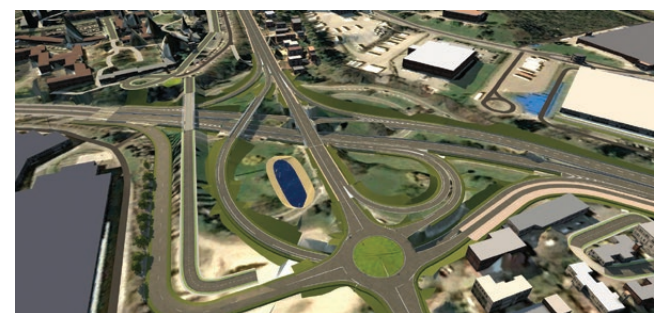
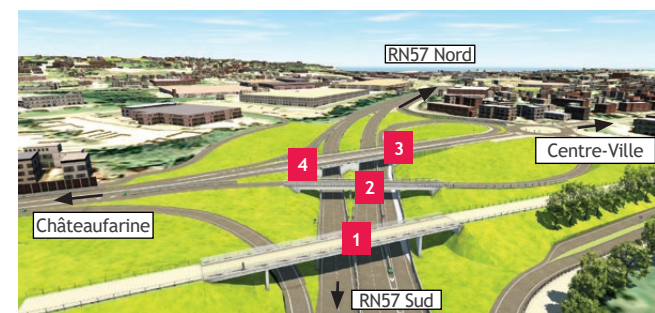


AU NORD DE SAINT-FERJEUX



Source : © Egis

> VUES « PHOTO-RÉALISTES » DU FUTUR ÉCHANGEUR DE SAINT-FERJEUX



- 1 Ouvrage réservé aux bus et aux modes doux
- 2 Ouvrage permettant à la bretelle Dole Ouest -> RN57 Nord de franchir la RN57 puis de passer sous le giratoire
- 3 Ouvrage existant (3) et nouvel ouvrage (4) permettant à la Route de Dole de franchir la RN57
- 4

LA MODIFICATION DES ACCÈS À MICROPOLIS ET UNE LIAISON MODES DOUX AVEC PLANOISE

Le réaménagement de la RN57 pose des questions d'aménagement plus larges avec la prise en compte des grands équipements aux abords directs, parmi lesquels le parc des expositions Micropolis et le Pôle d'Échanges Multimodal composé d'un parking-relais et d'un pôle bus connectés à la ligne de tramway.

Pour ces équipements, il s'agit principalement d'organiser des accès confortables et de faciliter l'accès des transports en commun et des modes doux (intermodalité). Micropolis dispose à l'heure actuelle d'un accès direct depuis la RN57, mais il est peu lisible car uniquement dans le sens Sud-Nord. Ce fonctionnement est problématique avec les échanges sur la RN provoquant des perturbations (remontées de files). Il est également complexe à gérer en raison des flux de visiteurs importants et hétérogènes, qui sont liés aux événements.

< La proposition de 2017

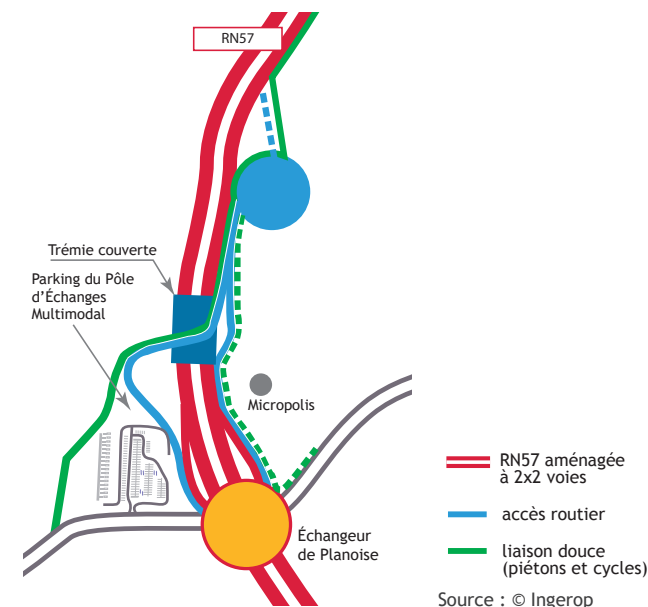
La proposition de 2017 prévoyait de conserver des accès directs à Micropolis depuis la RN57 via le giratoire de Planoise. Elle proposait la mise en place d'une bretelle d'accès direct à Micropolis depuis ce giratoire, ainsi que la construction d'une trémie couverte pour franchir la RN57 de manière aisée en sortie du site de Micropolis. Cette trémie permettait par ailleurs de relier le quartier de Planoise à Micropolis pour les modes doux. La DREAL prévoyait d'étudier en complément de cette proposition la possibilité d'une sortie du site de Micropolis sur la RN57 vers le Nord, demande très largement relayée lors de la concertation publique de 2017.

La gestion de la phase de travaux demandait des études plus approfondies : en effet le chantier d'une trémie couverte sur une route nationale circulée est toujours complexe et, dans le cas présent, de tels travaux pouvaient conduire à des difficultés importantes dans les accès à Micropolis. Les études approfondies de la trémie ont mis en évidence que la réalisation des travaux d'approfondissement de la RN57 à 2,5 m en dessous de son niveau actuel tout en conservant la circulation des usagers ne permettaient pas de maintenir l'accès à Micropolis pendant au moins un

an et demi. Ainsi, un accès alternatif à Micropolis devait être étudié pour cette phase de chantier.

Les réflexions ont abouti à profiter de l'échangeur existant de la Malcombe pour créer un accès via le Chemin de la Malcombe au site de Micropolis, avec une voirie permettant de remonter le dénivelé existant. Cette nécessité de créer un accès alternatif au site pendant une durée importante a conduit à se réinterroger sur la réalisation de la trémie couverte, ouvrage coûteux et engendrant des phases de travaux très délicates. La trémie avait par ailleurs une emprise foncière importante sur le devant du site de Micropolis, ce qui en réduisait la surface exploitable lors de grands événements tels que la Foire Comtoise.

> SCHÉMA DE LA PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT 2017



< La proposition aujourd'hui

L'accès et l'entrée principale de Micropolis sont complètement revus dans le cadre de la proposition actuelle : ceux-ci seront situés au niveau de l'actuelle extrémité de la Rue du Docteur Bernard Mouras. Les entrées et sorties du site s'effectueront grâce à un giratoire créé à l'intersection entre le Chemin de la Malcombe et l'accès existant depuis l'Avenue François Mitterrand, et une nouvelle voirie permettant d'accéder depuis ce giratoire à la nouvelle entrée principale de Micropolis. Cette nouvelle configuration va permettre d'optimiser le remplissage des parkings du site.

Avec cette nouvelle entrée principale, la trémie couverte telle qu'elle était proposée en 2017 n'est plus utile (puisque'il n'est plus nécessaire de faire passer la voie de sortie de Micropolis au-dessus de la RN57). Il est maintenant prévu **une passerelle pour les modes doux**, dotée d'une rampe et d'escaliers pour prendre en compte le relief du secteur, reliant Planoise (à proximité de l'église Saint-François d'Assise) à la nouvelle entrée de Micropolis et aux installations sportives de la Malcombe. **Des voies modes doux** seront également implantées de part et d'autre de la RN57, côté Micropolis et côté Planoise.

La desserte en bus de Micropolis s'organisera au moyen :

- d'une voie parallèle à la RN57 longeant le site de Micropolis, reliant le giratoire de Planoise au nouveau giratoire de la Route de Dole ;
- du rétablissement de la bretelle de sortie de la RN57 accédant directement au Pôle d'Échanges Multimodal et dédiée aux transports en commun.

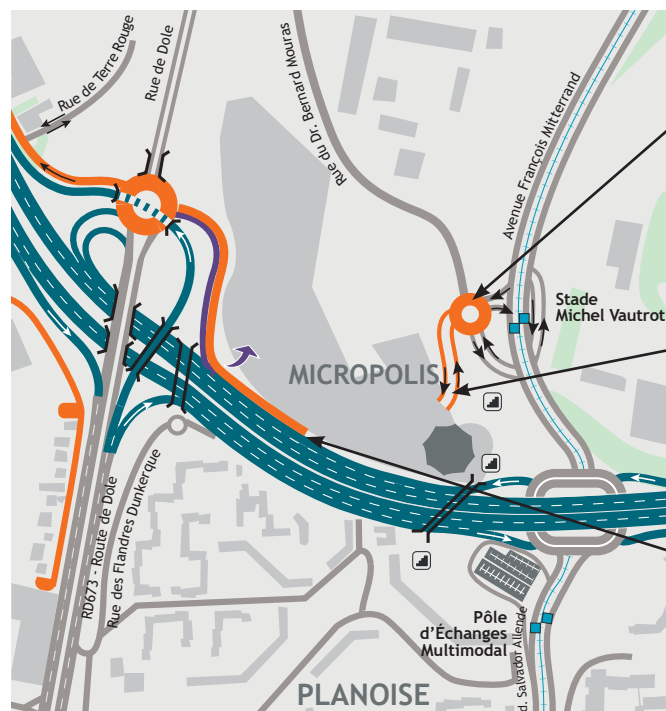
Les arrêts de bus seront maintenus au plus près du site de Micropolis : l'un, côté Micropolis, sur la voie parallèle directement après le giratoire, l'autre, côté Planoise, sur la voie dédiée sortant de la RN57 pour aller desservir le Pôle d'Échanges Multimodal.

Une voie d'accès à Micropolis par le Nord, réservée aux véhicules de pompiers, de secours et aux exposants, sera créée à partir du nouveau giratoire de la Rue de Dole (voir p.22).

Par ailleurs, la nouvelle voie parallèle à la RN57 et longeant le site de Micropolis, dédiée aux transports en commun, pourra exceptionnellement être ouverte aux usagers de Micropolis pour leur permettre de regagner directement le nouveau giratoire de la Route de Dole (notamment lors des sorties de spectacles). L'accès actuel du site sera conservé en sortie, mais ne sera plus utilisable en entrée.

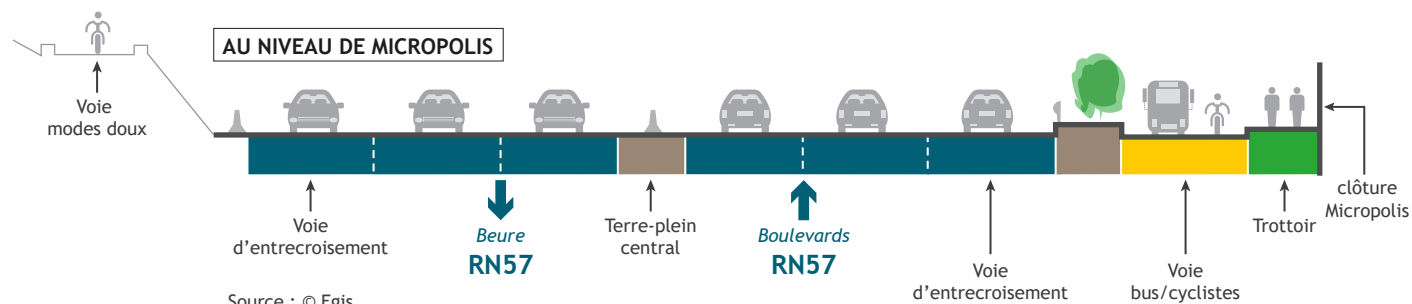
Une attention particulière sera accordée à la séparation et à la sécurisation des flux devant le stade Michel Vautrot (à la Malcombe) pour que l'accès au parking ne croise pas les flux de visiteurs de Micropolis.

> LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LE MODE ROUTIER



Source : © Menscom - Studio Kali.

- Projet RN57
- Projet de voirie d'accès pompiers, secours et exposants
- Projet de complément de voirie urbaine
- Voirie existante non modifiée
- Tramway
- Arrêt de tramway

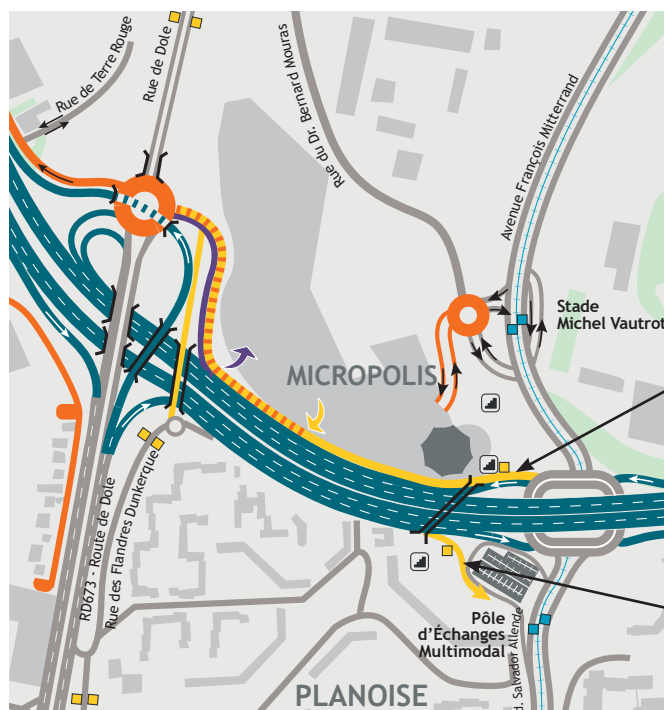


Source : © Egis

> LE FONCTIONNEMENT DU STATIONNEMENT ET DES ENTRÉES ET SORTIES DE MICROPOLIS



> LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN



Source : © Menscom - Studio Kali.

-  Projet RN57
-  Projet de voirie d'accès pompiers, secours et exposants
-  Projet de complément de voirie urbaine
-  Voirie existante non modifiée
-  Tramway
-  Arrêt de tramway
-  Projet de voie bus
-  Arrêt de bus
-  Escalier

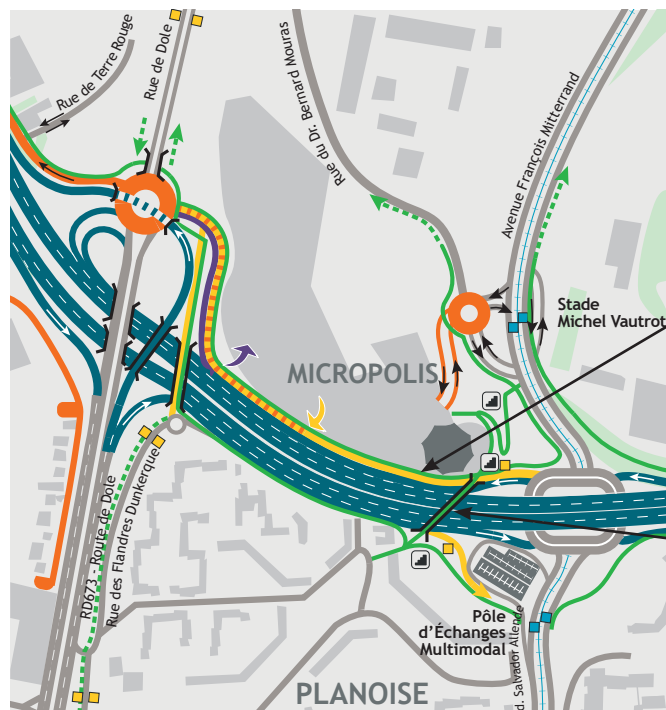
BUS DE LA LIGNE N°7 DEVANT MICROPOLIS



Source : © DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Avec ces aménagements, la ligne de bus Ginko n°7 « Palente El / Hauts-du-Chazal » pourra continuer à desservir Planoise et Micropolis quasiment comme à l'heure actuelle ; sa performance sera améliorée par la mise en place d'une section qui lui sera dédiée entre le giratoire de Planoise et le nouveau giratoire de la route de Dole.

> LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LES MODES DOUX



Source : © Menscom - Studio Kali.

-  Projet RN57
-  Projet de voirie d'accès pompiers, secours et exposants
-  Projet de complément de voirie urbaine
-  Voirie existante non modifiée
-  Tramway
-  Arrêt de tramway
-  Arrêt de bus
-  Escalier
-  Projet de voie modes doux

Voies modes doux entre le giratoire de Planoise et le nouveau giratoire de la Route de Dole

Passerelle franchissant la RN57 permettant de relier Planoise à Micropolis et à la Malcombe

L'implantation de la passerelle modes doux au plus près de la nouvelle entrée de Micropolis permet une fonctionnalité supplémentaire qui est de relier le quartier de Planoise aux installations sportives de la Malcombe, de manière directe et sécurisée.

> VUES « PHOTO-RÉALISTES » DE LA PASSERELLE MODES DOUX FRANCHISSANT LA RN57



UN NOUVEAU DEMI-ÉCHANGEUR POUR LE QUARTIER DES VALLIÈRES

Le quartier des Vallières est aujourd'hui relativement enclavé, alors qu'il regroupe un certain nombre d'activités génératrices de déplacements : lycée professionnel Tristan Bernard (600 élèves), lycée général et technologique Victor Hugo (1 000 élèves), Polyclinique de Franche-Comté (200 lits), une jardinerie, un hôtel, des logements étudiants...

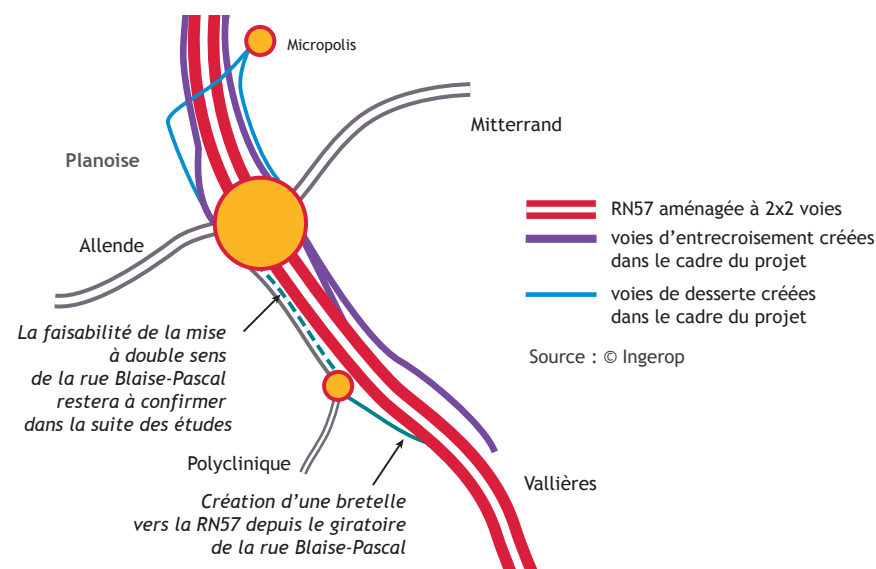
Il bénéficie actuellement d'une bretelle d'entrée qui longe la RN57 depuis le giratoire de Planoise, mais la sortie s'effectue par l'intérieur du quartier de Planoise par la Rue Bertrand Russel et le Boulevard Salvador Allende avant de pouvoir rejoindre le giratoire de Planoise. Cette dissymétrie rend peu lisible l'accès pour les usagers et elle introduit un sentiment d'enclavement des résidents et des équipements qui y sont implantés.

Par ailleurs, le giratoire de Planoise, traversé par le tramway, connaît des saturations conséquentes et récurrentes en heure de pointe.

< La proposition de 2017

La proposition de 2017 intégrait la réalisation d'un giratoire sur la Rue Blaise Pascal auquel était reliée une nouvelle bretelle de sortie du quartier des Vallières vers la RN57 Sud en direction de Beure. La DREAL prévoyait d'étudier en complément la faisabilité de la mise à double sens de la Rue Blaise Pascal, entre le giratoire Blaise Pascal et l'échangeur de Planoise.

> SCHÉMA DE LA PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT 2017

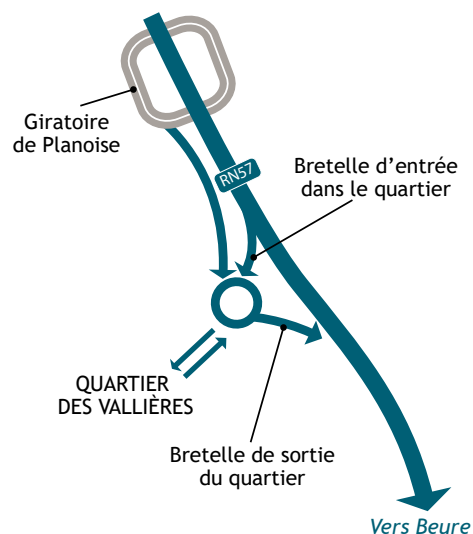


< La proposition aujourd'hui

La proposition intègre comme cela était déjà prévu en 2017 une bretelle de sortie du quartier des Vallières vers Beure. La faisabilité de la mise à double sens de la Rue Blaise Pascal a été étudiée, mais elle induit d'importantes difficultés de circulation au niveau du giratoire de Planoise : l'arrivée de cette nouvelle voirie réduit en effet la durée de feu vert pour les voiries existantes arrivant sur le giratoire, ce qui occasionne des ralentissements supplémentaires en heure de pointe. La proposition intègre un aménagement supplémentaire qui devrait permettre d'améliorer la desserte du quartier : il s'agit d'une bretelle directe depuis la RN57 qui serait située après le giratoire de Planoise : ainsi, pour accéder au quartier des Vallières, les usagers ne sortiront plus au giratoire de Planoise, mais sortiront après, en venant de la RN57 Nord.

La mise en place de ce nouveau demi-échangeur a pour conséquence une amélioration des conditions de circulation au niveau de giratoire de Planoise puisque celui-ci se voit délesté d'environ 10 % de son trafic total en heure de pointe.

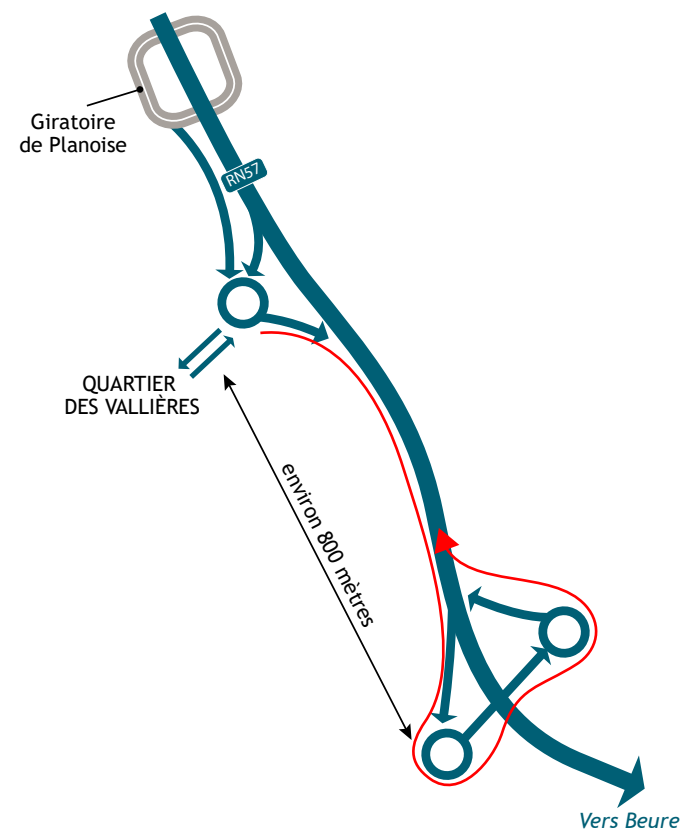
> LE FONCTIONNEMENT DES BRETELLES DEPUIS ET VERS LA RN57



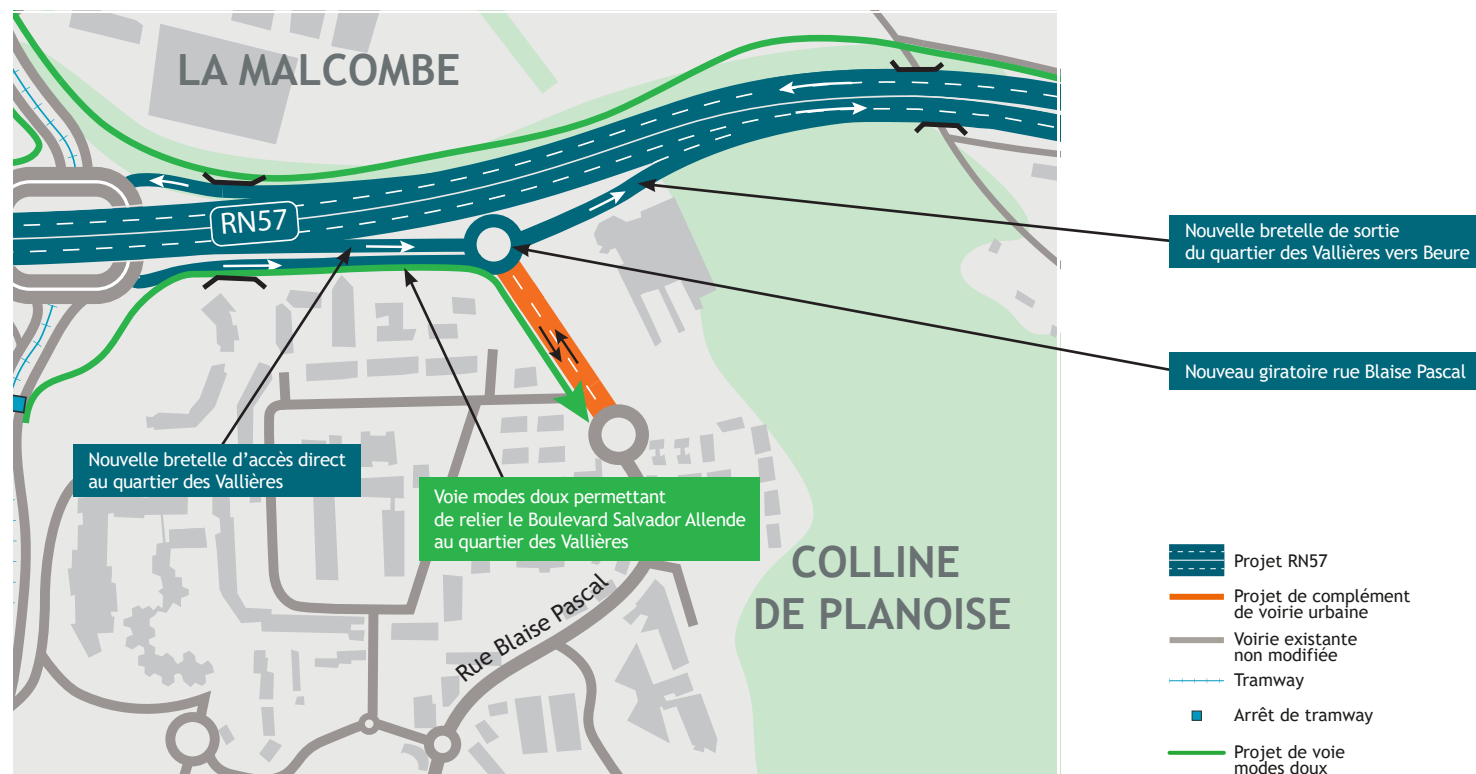
Par ailleurs, la mise en place d'un nouvel échangeur complet au niveau du Champ Melin (voir p.31), permettra aux usagers sortant du quartier des Vallières et souhaitant rejoindre la RN57 vers le Nord d'éviter d'emprunter le Boulevard Salvador Allende et le giratoire de Planoise (le nouvel échangeur du Champ Melin étant situé à environ 800 m de la future bretelle de sortie vers Beure).

Enfin, la voie modes doux existante reliant le Boulevard Salvador Allende à la rue Blaise Pascal sera rétablie dans le cadre du projet.

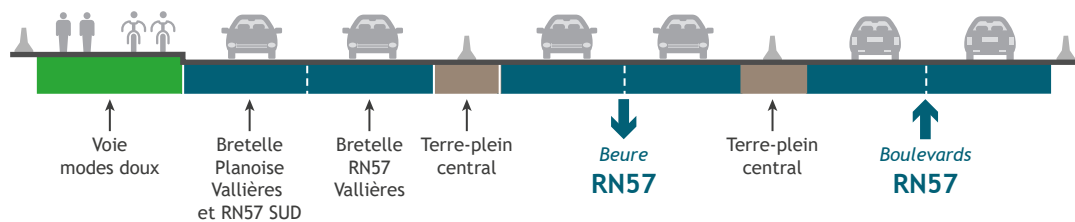
> L'UTILISATION POSSIBLE DU NOUVEL ÉCHANGEUR DU CHAMP MELIN



> LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LE MODE ROUTIER ET POUR LES MODES DOUX



À L'ENTRÉE DU QUARTIER DES VALLIÈRES



Source : © Egis

UNE NOUVELLE PROPOSITION D'ÉCHANGEUR ENTRE LA RN57, LA RN83 ET LA ROUTE DE LYON

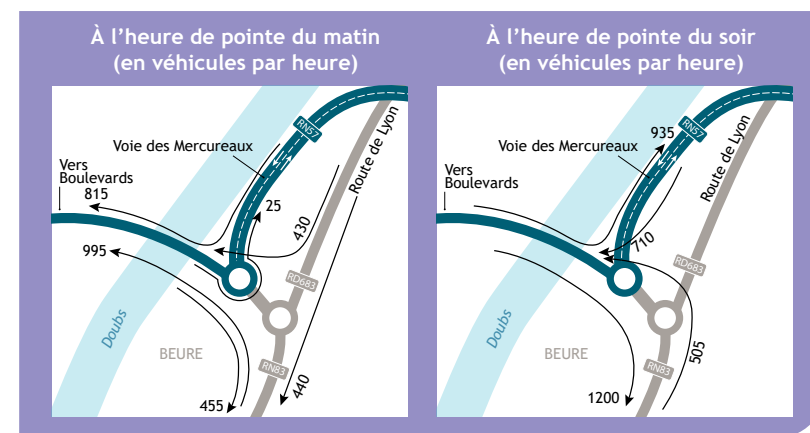
L'un des enjeux du projet d'aménagement de la RN57 entre les Boulevards et Beure est le réaménagement de l'échangeur existant entre la RN57 en provenance de Besançon, la Voie des Mercureaux, la RN83 et la route de Lyon (RD683). Ce point d'échange est actuellement situé dans un secteur fortement contraint entre le Doubs et sa zone inondable, le secteur protégé de la Roche d'Or, et le foncier bâti du quartier des Piccotines à Beure. Les voies convergeant vers l'échangeur existant sont le lieu de la congestion principale en période de pointe du matin, provoquant des remontées de file pouvant atteindre 1,5 km sur la voie des Mercureaux et nécessitant de contraindre les flux sur la RN83 et la RD683 par des feux de régulation pour ne pas voir la congestion remonter dans le tunnel du Bois de Peu, sur la Voie des Mercureaux. La congestion peut alors être très forte : entre 2 et 3 km sur la RN83 et entre 500 m à 1 km sur la RD683. Le projet d'échangeur a été complètement repensé par rapport aux propositions de 2017 qui restaient à proximité de l'échangeur existant à Beure et au bord du Doubs : il est aujourd'hui implanté dans le secteur du Champ Melin, où les contraintes sont beaucoup plus réduites.

< La proposition de 2017

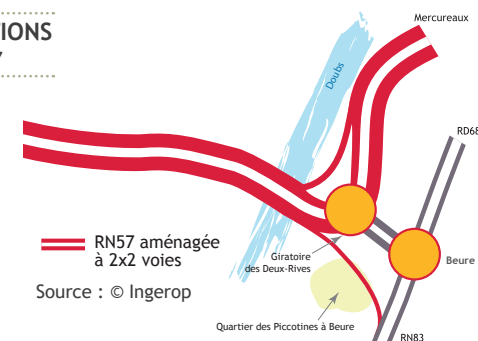
La proposition de 2017 consistait à reprendre les aménagements existants (système de double giratoire) et à y intégrer des voiries de shunt permettant aux trafics majoritaires de ne pas transiter par les giratoires. La construction d'un nouvel ouvrage de franchissement du Doubs accolé au viaduc existant permettait la connexion de la RN57 à l'échangeur existant ainsi que la mise en place d'une voie de shunt entre la Voie des Mercureaux et la RN57 vers Besançon (trafic très important en heure de pointe du matin). L'aménagement d'un autre shunt du côté du quartier des Piccotines permettait une liaison directe de la RN57 en provenance de Besançon vers la RN83 (trafic très important en heure de pointe du soir). L'aménagement de ces deux shunts permettait de réduire le volume de trafic sur le système de double giratoire, améliorant ainsi le fonctionnement de l'échangeur.

Lors de la concertation publique, cette proposition a été remise en cause par les riverains et la commune de Beure, et plus généralement par beaucoup de contributeurs qui ont exprimé des doutes sur sa capacité à écouler le trafic. Suite à la concertation, une étude approfondie de trafic a été réalisée, montrant que des congestions subsisteraient dans un tel scénario, et qu'il était nécessaire d'en étudier un nouveau.

PRINCIPAUX FLUX DE TRAFIC ACTUELS DANS L'ÉCHANGEUR DU DOUBS



> SCHÉMA DES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT 2017



< La proposition aujourd'hui

L'étude de l'échangeur a été reprise dans son intégralité en tentant de s'éloigner du secteur de très fortes contraintes que représentent le Doubs et la Roche d'Or. L'analyse environnementale a démontré que le secteur du Champ Melin est celui qui présente le moins de contraintes (les contraintes foncières y sont également plus faibles), tout en étant situé relativement proche du Doubs et de l'échangeur actuel (environ 750 mètres). Ainsi, le projet d'aménagement a été entièrement revu et prévoit désormais :

- **un échangeur complet** « à lunettes » à proximité du chemin du Champ Melin ; à partir de cet échangeur, deux infrastructures différentes repartent en direction du Doubs :
 - la RN57 bidirectionnelle (une voie dans chaque sens), qui franchit le Doubs pour se connecter directement à la Voie des Mercureaux par un nouveau viaduc ;
 - la RN83 bidirectionnelle (une voie dans chaque sens), qui correspond à la chaussée existante, se connectant au double giratoire de Beure puis à la RN83 et à la RD683 en franchissant le Doubs sur l'ouvrage existant qui est maintenu. Les études de trafic ont en effet montré que les flux de trafic en heure de pointe du matin et du soir entre la Voie des Mercureaux et l'échangeur de Beure (Route de Lyon/RD683 et RN83) étaient relativement proches. Cette configuration à deux routes bidirectionnelles est donc bien adaptée à la répartition des flux de trafic et permet de les écouler de manière fluide ;
- **une passerelle indépendante** pour les modes doux, qui permet aux piétons et aux cyclistes de franchir le Doubs indépendamment des trafics automobiles sur un ouvrage dédié et connecté directement au réseau modes doux existant le long du Doubs.

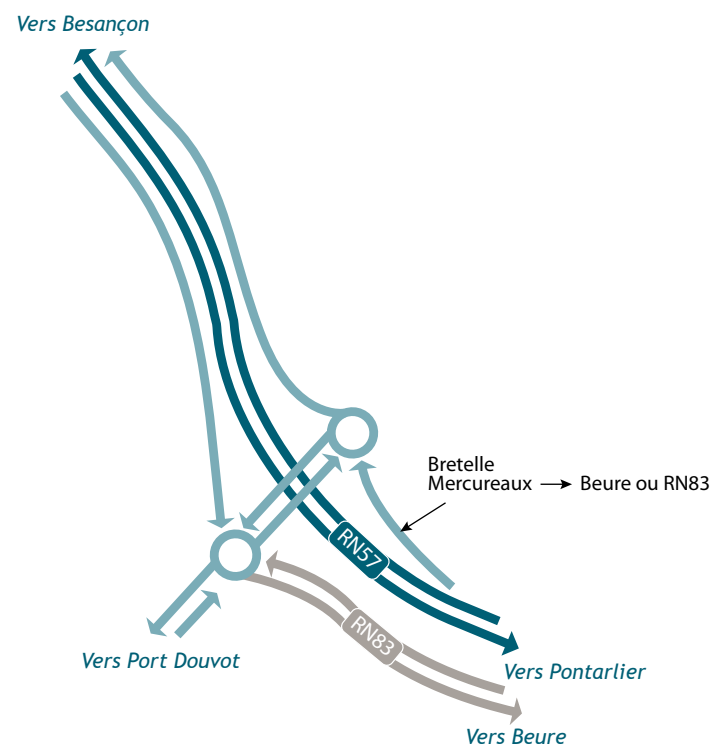
Côté Sud, l'échangeur du Champ Melin est connecté au Chemin des Vallières à Port Douvot (côté pair) afin d'organiser un accès sécurisé et direct pour les camions desservant la station d'épuration de Port Douvot. L'accès au Chemin pourra être réglementé et n'être autorisé qu'à ces camions.

Côté Nord, à proximité du chemin du Champ Melin, le tracé du Chemin des Vallières à Port Douvot (côté impair) sera décalé pour permettre l'implantation du nouvel échangeur.

Depuis le giratoire de Planoise, les modes doux pourront circuler le long de la RN57 sur une voie en site propre (existante) jusqu'au niveau du nouvel échangeur, puis ils emprunteront une voie en site propre à aménager sur le Chemin des Vallières à Port Douvot (côté impair).

Cette voie sera conçue sur le modèle de l'aménagement existant sur le Chemin d'Avanne à Velotte au bord du Doubs, c'est-à-dire que le Chemin des Vallières à Port Douvot ne sera aménagé qu'à une seule voie de circulation, et la voie modes doux en site propre sera séparée par des potelets (poteaux en bois). Un système « d'écluses » (élargissements ponctuels de la chaussée) implantées de manière régulière permettra les croisements des véhicules.

> LE FONCTIONNEMENT DU NOUVEL ÉCHANGEUR DU CHAMP MELIN



> SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX
ENTRE LE DOUBS, LA MALCOMBE ET PLANOISE



Secteur où les enjeux écologiques
sont les plus faibles

- Zones urbanisées
- Secteur protégé de la Roche d'Or
- Zone inondable
- Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

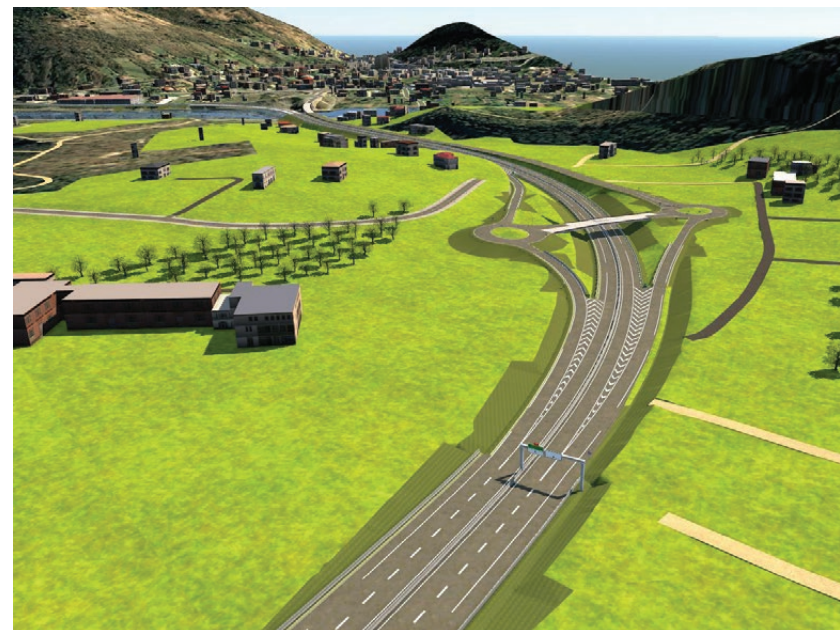
LE POSITIONNEMENT DE L'ÉCHANGEUR AU CHAMP MELIN

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 (en rose), le secteur protégé de la Roche d'Or (en orange), 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

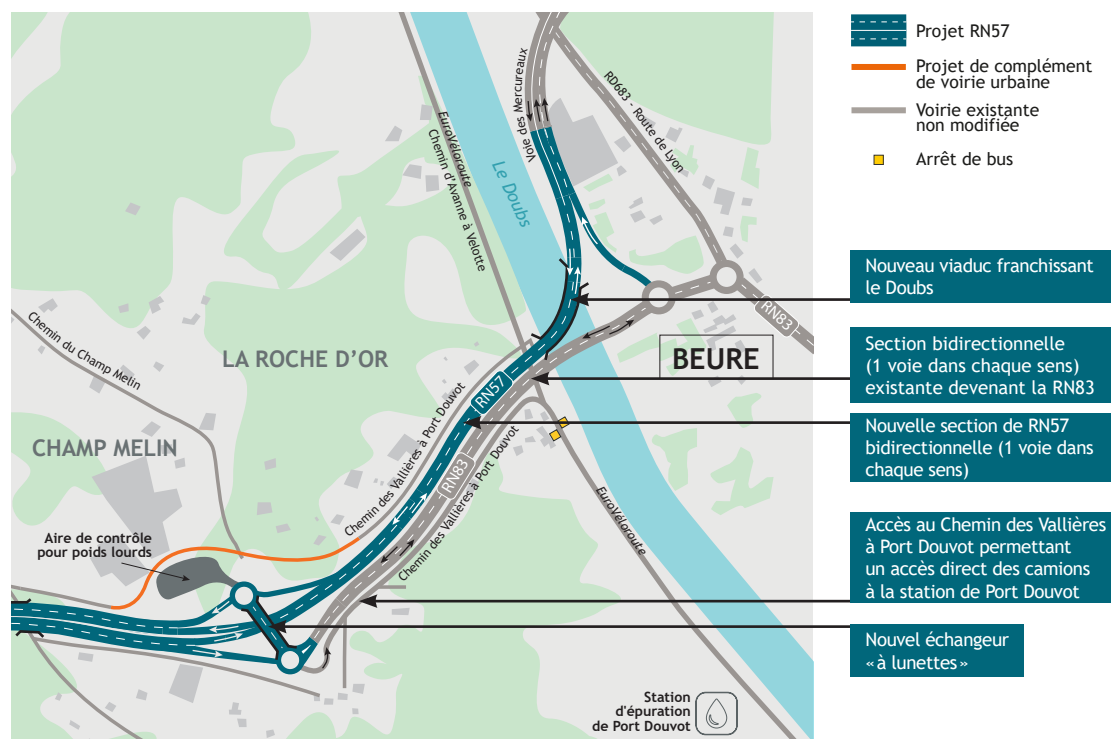
des Risques Inondation, en bleu) et les zones faisant l'objet d'un inventaire du patrimoine naturel comme les ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) de type I « Colline de Planoise », « Colline de Rosemont » et « Côte du Doubs aux environs de Besançon » (en vert).

Ces mesures d'évitement ont conduit à privilégier le secteur du Champ Melin, qui est celui qui présente le moins de contraintes environnementales. La proximité du projet d'échangeur avec les habitations fera l'objet d'une attention toute particulière au cours de l'étude d'impact sur l'environnement.

> VUE « PHOTO-RÉALISTE » DE L'ÉCHANGEUR DU CHAMP MELIN
DEPUIS LE NORD

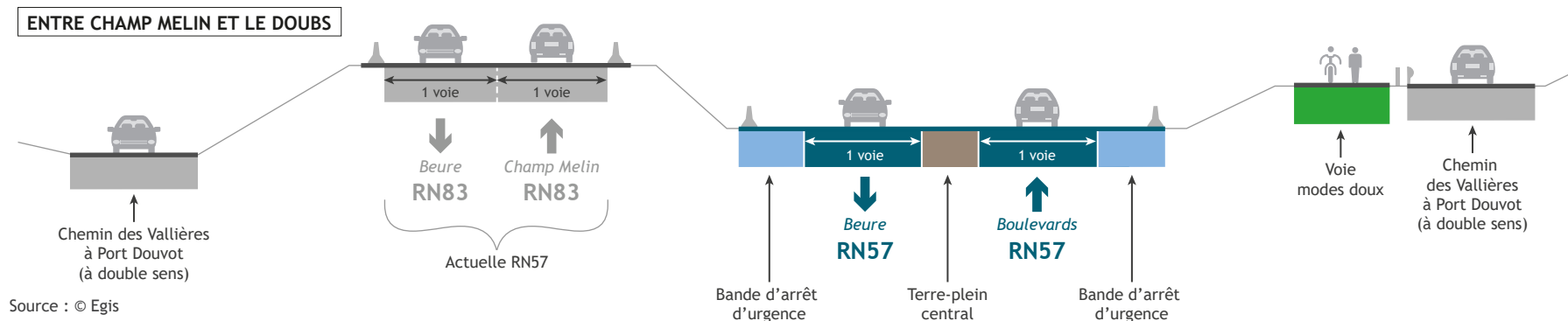


> LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LE MODE ROUTIER



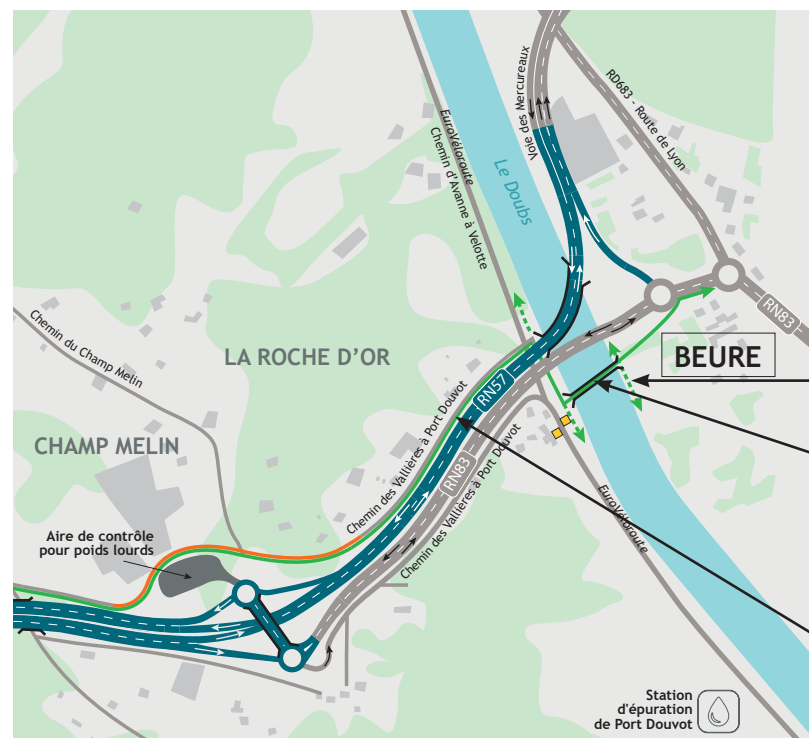
UNE AIRE DE CONTRÔLE DES POIDS LOURDS

L'un des délaissés de l'échangeur du Champ Melin sera mis à profit pour créer une aire de contrôle des poids lourds : il s'agit d'un espace clos, qui est ouvert uniquement en présence des forces de l'ordre et des contrôleurs des transports terrestres. Il permet le stationnement simultané de quatre poids lourds qui sont soumis à un contrôle approfondi (temps de conduite des chauffeurs, respect de la réglementation relative au transport de marchandises...). En effet, à l'heure actuelle, le contrôle des poids lourds sur la RN57 en entrée de Besançon s'effectue sur les surlageurs existants au niveau de l'échangeur de Planoise.



Source : © Egis

> LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LES MODES DOUX



- Projet RN57
- Projet de complément de voirie urbaine
- Voirie existante non modifiée
- Arrêt de bus
- Projet de voie modes doux

Source : © Menscom - Studio Kali.

Voie modes doux en site propre existante

Nouvelle passerelle dédiée aux modes doux

Voie modes doux aménagée en site propre sur le Chemin des Vallières à Port Douvot (côté impair)

> VUE « PHOTO-RÉALISTE » DU FRANCHISSEMENT DU DOUBS



Source : © GoogleMaps

Aménagement de la voie modes doux en site propre sur le chemin d'Avanne à Velotte : il est proposé de mettre en place ce même type d'aménagement sur le Chemin des Vallières à Port Douvot (côté impair).

PARTIE 3

LA JUSTIFICATION DU PROJET - ZOOM SUR LES RÉSULTATS DES ÉTUDES DE TRAFIC

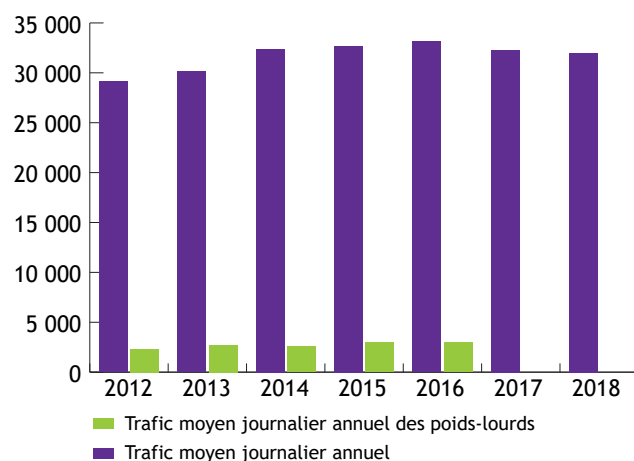
ZOOM SUR LES RÉSULTATS DES ÉTUDES DE TRAFIC

Cette troisième partie détaille les résultats des études de trafic. Ces résultats ont permis de définir les caractéristiques du projet ; ils justifient les aménagements proposés aujourd'hui et leurs évolutions par rapport au projet présenté à la concertation de 2017 (voir p. 14).

< Le trafic actuel

Le trafic sur la RN57 entre les « Boulevards » et Beure a fortement augmenté entre 2012 et 2016, pour finalement se stabiliser en 2017 et 2018. Le nombre de poids lourds empruntant cet axe reste quant à lui relativement stable (entre 8 et 9 % de l'ensemble du trafic).

> LES CHIFFRES DE TRAFIC AU NIVEAU DE MICROPOLIS (Ces chiffres sont représentés depuis 2012, date de la pose du compteur de mesure)



Une étude de trafic complète a été réalisée à l'échelle du Grand Besançon entre mai et juin 2016 : trois types d'enquêtes ont été organisées avec des comptages automatiques, une enquête origine-destination par relevé de plaques minéralogiques et une enquête origine-destination par interviews des usagers. Elle permet de dresser les constants suivants.

LE FONCTIONNEMENT EN PÉRIODE DE POINTE DU MATIN :

- **Voie des Montboucons** : des ralentissements occasionnels peuvent avoir lieu dans le sens Nord-Sud, à l'entrée de la section « Boulevards-Beure » au passage sous la voie ferrée, qui sont liés à des remontées de file depuis Planoise. La bretelle en provenance du Boulevard Président John-Fitzgerald Kennedy est fluide.
- **Saint-Ferjeux** : les mouvements d'échanges ne créent pas de ralentissements sensibles en section courante ou sur les bretelles. Seule la bretelle Dole Ouest → RN57 Nord peut être légèrement ralentie. Le feu situé devant Micropolis facilite les insertions des véhicules. La Rue de Dole en direction du Centre-Ville présente des ralentissements récurrents liés à la présence d'un feu situé à l'intersection avec la Rue des Vignerons, mais qui ne remontent qu'exceptionnellement à hauteur du pont franchissant la RN57.
- **Planoise** : des ralentissements récurrents mais de faible intensité sont observés dans les deux sens, de part et d'autre des feux à hauteur de Micropolis. L'écoulement sur le Boulevard Salvador Allende et l'Avenue François Mitterrand en direction de l'échangeur est globalement fluide : il existe quelques ralentissements liés aux feux sur le giratoire, mais sans remontées de file durables. Les bretelles RN57 Sud → Planoise et RN57 Nord → Planoise peuvent être chargées et induire des ralentissements sur la RN57, se propageant parfois dans le sens Nord-Sud.
- **Beure** : les voies convergeant vers les giratoires de Beure sont le lieu de la congestion principale en période de pointe du matin. Le trafic en provenance de la Voie des Mercureaux présente des difficultés d'écoulement et la file remonte sur environ 1,5 km depuis le giratoire, avec nécessité de contraindre les flux sur la RN83 et la RD683 par des feux de régulation pour ne pas voir la congestion remonter dans le tunnel du Bois de Peu, sur la Voie des Mercureaux. La congestion peut alors être très forte sur la RN83, entre 2 et 3 km avant le giratoire de Beure.

La RD683 présente quelques ralentissements, plus modérés, sur environ 500 m à 1 km. La demande de trafic sur la Voie des Mercureaux en heure de pointe du matin est d'environ 1 000 véhicules par heure : l'origine de la congestion provient essentiellement de la structure des flux sur le giratoire qui gênent l'insertion en provenance des Mercureaux et non de la capacité de la voie (une seule voie est en effet suffisante).

LE FONCTIONNEMENT EN PÉRIODE DE POINTE DU SOIR :

- **Saint-Ferjeux** : la bretelle Dole Ouest → RN57 Sud présente des difficultés d'insertion du fait de la congestion sur la RN57, en particulier du fait du comportement des automobilistes qui disposent de près de 400 m pour s'insérer, mais qui cherchent à s'insérer dès la convergence des voies. La congestion peut remonter sur la Route de Dole, sans pour autant constituer de blocage. Sur Dole Est, le trafic est assez ralenti dans le sens vers le Centre-Ville du fait de la présence du feu à l'intersection avec la Rue des Vigneron.
- **Planoise** : si des remontées de file ponctuelles liées aux feux de l'échangeur de Planoise ou à des difficultés d'insertion vers la RN57 sont possibles, elles se résorbent rapidement. Les ralentissements commencent toujours en approche du giratoire de Beure. On note aussi que la période de congestion est très étendue : pour englober complètement le début et la résolution des ralentissements, il faut considérer la période 14h - 20h. Une fois le mécanisme enclenché, les ralentissements remontent sur la RN57 depuis Beure et atteignent le secteur des Vallières, la bretelle d'insertion en provenance de Planoise, puis l'échangeur de Planoise.

En situation de congestion, le mécanisme d'insertion depuis la bretelle est modifié : le différentiel de vitesse étant faible, la notion de cédez-le-passage est plus floue et le flux sur la section principale n'est plus réellement prioritaire. *In fine*, la demande sur la bretelle est mieux satisfaite, au détriment de la section courante, ce qui pénalise fortement les usagers provenant de la RN57 Nord et engendre une forte congestion. La circulation sur la RN57 au niveau de Planoise est alors très ralentie (autour de 20 km/h en moyenne) quotidiennement entre 16h et 18h. La congestion n'est pas créée par cet échangeur, mais les insertions réduisent la capacité disponible pour les véhicules provenant de l'amont de la RN57. La congestion remonte alors progressivement au-delà de Saint-Ferjeux ; si elle atteint et perturbe l'entrecroisement avec la bretelle en direction de Dole Ouest, alors les remontées de file deviennent très importantes et remontent sur la Voie des Montboucons, car les flux sortants vers Dole Ouest (volume très important) sont bloqués et gonflent la file.

La fin de la remontée de file est quasi quotidiennement située aux alentours de l'échangeur des Tilleroyes. Une fois que la congestion est installée, la situation s'améliore au niveau de Beure : en effet la congestion au niveau de Planoise crée une régulation des véhicules, ce qui permet de retrouver un fonctionnement correct de l'échangeur de Beure.

- **Beure-Voie des Mercureaux-RN83 et RD683** : les congestions sur la Voie des Mercureaux (sens Sud-Nord) sont occasionnelles. Il n'y a pas de congestion sur la RN83 et quelques remontées mineures sur la Route de Lyon / RD683. L'étude du giratoire des Mercureaux montre que la branche RN57 n'est pas saturée et que le flux sur le giratoire n'est pas la source de la congestion, même si quelques ralentissements sont possibles. Les flux prioritaires sur l'anneau par rapport à la RN57 (Voie des Mercureaux vers RN83 ou RD683) sont très faibles (autour de 50 véhicules par heure) et contraignent très peu l'écoulement.

Par conséquent les ralentissements sur la RN57 sens Nord-Sud au giratoire des Mercureaux sont liés soit :

- au flux important s'insérant sur la RN57 vers le Nord (flux dit gênant) provoquant une hésitation pour les véhicules s'insérant sur le giratoire ;
- à la demande élevée sur la RN57, qui atteint la capacité d'écoulement de la section, du fait de la vitesse réduite en approche du giratoire, et de la mauvaise visibilité ;
- à un taux de poids lourds élevé ayant des vitesses d'approche plus faibles.

La congestion s'explique principalement par l'atteinte de la capacité de l'insertion directement liée aux vitesses pratiquées en approche. On voit qu'entre 14h et 16h, la congestion apparaît autour de 1 300 unités de véhicules par heure (UVP/h)¹. En revanche, le matin, alors qu'on observe des débits proches (certes ponctuellement), la congestion n'apparaît pas. De plus le soir après 16h, on observe des débits écoulés supérieurs entre 1 400 et 1 600 UVP/h. Cette différence de capacité est due aux comportements variables des usagers : en période de pointe du matin et du soir, les usagers sont principalement des habitués qui circulent pour des motifs contraints (domicile-travail) et qui pratiquent des vitesses plus élevées. En revanche, entre 14h et 16h, la part d'usagers non habitués et circulant pour des motifs de loisirs est plus élevée, ce qui explique qu'ils ont des vitesses plus faibles sur le giratoire. Enfin, la congestion récurrente du soir peut avoir pour effet de rendre les usagers plus « agressifs » dans leur approche.

¹ Unité de mesure du trafic par unité de temps qui tient compte de l'impact plus important de certains véhicules, en particulier les poids lourds, en leur affectant un coefficient multiplicateur de deux.

LES ORIGINES ET DESTINATIONS DES FLUX EMPRUNTANT LA RN57

L'enquête origine-destination par interview des usagers a permis de réaliser des matrices représentatives des origines et destinations des usagers ayant emprunté tout ou partie de la section «Boulevards-Beure» de la RN57.

> MATRICE DES ORIGINES-DESTINATIONS DES USAGERS AYANT EMPRUNTÉ TOUT OU PARTIE DE LA SECTION « BOULEVARDS » - BEURE DE LA RN57 LE 31/05/2016 EN HEURE DE POINTE DU MATIN

	RN57 NORD	KENNEDY	DOLE OUEST (bretelle RN57 Nord)	DOLE OUEST (amont bretelle)	DOLE EST	ALLENDE	PARKING RELAIS	MITTERRAND	POLYCLINIQUE	RN83	RD683	MERCUREAUX	TOTAL
RN57 Nord			700		61	143	10	81	95	128	85	252	1 555
Kennedy			387		16	98	2	15	48	34	15	71	686
Dole Ouest (hors Planoise)	453	425			970	11	16	146	35	37	118	199	2 410
Dole Est	58	13		777		13		2	11	12	4	8	898
Dole Ouest (bretelle Planoise)	35	28			73	2		5	1	12	9	7	172
Allende	83	84		20	14		2	206	1	26	29	49	514
Parking relais													
Mitterrand	57	16		94	4	220	3	1	69	17	11	23	515
RN83	101	58		62	10	16		14	14		103	20	398
RD683	111	47		119	12	40	2	11	12	89		14	457
Mercureaux	378	98		299	22	107	6	37	22	10	11		990
TOTAL	1276	769	1087	1371	1182	650	41	518	308	365	385	643	8 595

 trafic franchissant la RN57 ou empruntant une bretelle d'un échangeur

		%
TRAFFIC DE TRANSIT (a parcouru la section « Boulevards » - Beure en totalité)	1076	18
TRAFFIC DE DESSERTE LOCALE (n'a parcouru qu'une partie de la section « Boulevards » - Beure)	4972	82
TOTAL	6048	100

> MATRICE DES ORIGINES-DESTINATIONS DES USAGERS AYANT EMPRUNTÉ TOUT OU PARTIE DE LA SECTION « BOULEVARDS » -
BEURE DE LA RN57 LE 31/05/2016 EN HEURE DE POINTE DU SOIR

	RN57 NORD	KENNEDY	DOLE OUEST (bretelle RN57 Nord)	DOLE OUEST (amont bretelle)	DOLE EST	ALLENDE	PARKING RELAIS	MITTERRAND	POLYCLINIQUE	RN83	RD683	MERCUREAUX	TOTAL
RN57 Nord			388		18	16	1	17	15	107	19	107	688
Kennedy			609		12	22		6	15	41	17	86	808
Dole Ouest (hors Planoise)	413	368		5	811	14	2	79	12	83	49	299	2 135
Dole Est	79	22		1032		14		1	10	6	5	16	1 185
Dole Ouest (bretelle Planoise)	62	65			143			11	6	14	11	26	338
Allende	189	138		43	26	3	1	292	7	79	68	177	1 023
Parking relais						2							2
Mitterrand	137	17		151	3	191		7	48	53	19	102	728
RN83	148	60		48	11	34		15	14	5	218	34	587
RD683	106	28		146	5	39		10	4	263	11	32	644
Mercureaux	323	63		218	7	58	1	24	13	25	24	2	758
TOTAL	1457	761	997	1643	1036	393	5	462	144	676	441	881	8 896

 trafic franchissant la RN57 ou empruntant une bretelle d'un échangeur

		%
TRAFIC DE TRANSIT (a parcouru la section « Boulevards » - Beure en totalité)	859	15
TRAFIC DE DESSERTE LOCALE (n'a parcouru qu'une partie de la section « Boulevards » - Beure)	4937	85
TOTAL	5796	100

Elles permettent de constater qu'aussi bien en heure de pointe du matin qu'en heure de pointe du soir, moins de 20 % des usagers ayant emprunté cette section de la RN57 l'ont fait en totalité, c'est-à-dire sans en sortir. Cela signifie donc que la très grande majorité des usagers (plus de 80 %) qui emprunte cette section en heure de pointe du matin ou du soir effectuent un trajet de « desserte locale ».

C'est pourquoi il est absolument nécessaire d'ouvrir au maximum l'axe de la RN57 sur les quartiers adjacents de manière à ce qu'il puisse garder son rôle de desserte locale dans le cadre du projet, voire même qu'il soit amélioré.

< L'évolution du trafic à plus long terme

Les études de trafic ont permis de bien comprendre la formation des phénomènes de congestion rencontrés sur l'axe. Dans le cadre de ces études, un modèle de trafic à l'échelle de l'agglomération a également été mis au point.

Ce modèle de trafic a été calé de manière à reproduire les phénomènes observés à l'heure actuelle et il a pour objectif de pouvoir tester les variantes d'aménagement afin de vérifier leur impact sur les conditions de trafic actuelles et futures.

COMMENT SONT TESTÉES LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT ?

Au sein du modèle de trafic, l'impact des variantes d'aménagement est simulé à plusieurs horizons de temps :

- sur la demande de trafic actuelle : cela permet de vérifier qu'avec les trafics actuels, les aménagements solutionnent les dysfonctionnements sans en créer d'autres ailleurs ;
- à l'horizon 2025 (c'est-à-dire à la mise en service du projet) afin de prendre en compte les évolutions de trafic qui pourraient intervenir d'ici là ;
- à l'horizon 2045 (soit 20 ans après la mise en service) afin de vérifier que les aménagements ont un effet durable et apportent bien une solution sur le long terme.

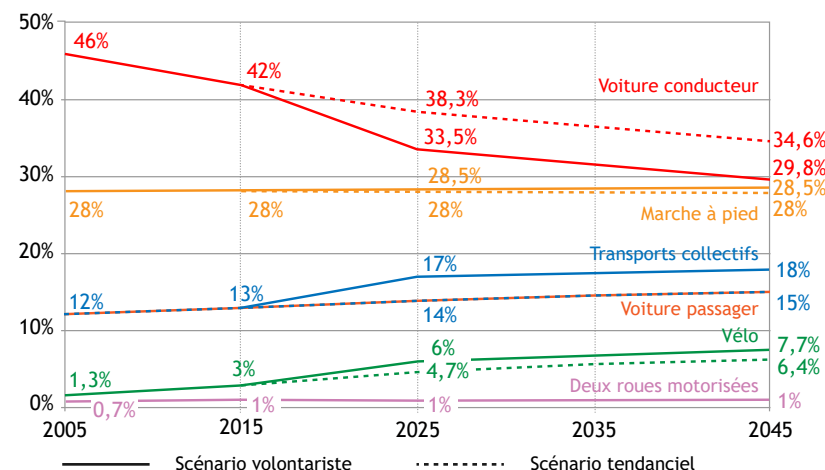
La demande de trafic à l'horizon 2045 prend en compte des hypothèses de développement socio-économique à l'échelle de l'agglomération. Pour ce faire, les documents de planification existants (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, Plan de Déplacement Urbain...) ont été utilisés afin de définir des scénarios d'évolution de la population, de l'habitat, des zones d'activité, ainsi que des parts d'utilisation des différents modes de transport.

Compte tenu des nombreuses incertitudes liées à l'évolution de ces différentes données, deux scénarios volontairement contrastés ont été construits :

- **le premier scénario dit « tendanciel »** : il va dans le sens d'une maximisation de la demande de trafic routier. Pour construire ce scénario, on a considéré que les tendances de report modal se poursuivaient de manière quasi linéaire par rapport aux 10 dernières années ;

- **le second scénario dit « volontariste »** : il va dans le sens d'une minimisation de la demande de trafic routier. Pour construire ce scénario, on a considéré que les politiques publiques mises en œuvre induisaient une modification des comportements en termes de report modal, avec pour conséquence de réduire la demande de trafic routier (la courbe d'évolution présente une « cassure », montrant une importante diminution du mode routier au profit des transports en commun, et des modes doux).

> SCÉNARIOS D'ÉVOLUTION DES PARTS MODALES AUX HORIZONS DE 2025 ET 2045



Hypothèses d'élaboration des scénarios d'évolution du trafic à l'horizon 2045 :

- le scénario « tendanciel » considère que l'évolution des parts modales va continuer de manière relativement linéaire par rapport à ce qui a été observé depuis 2005 : c'est donc un scénario qui a tendance à maximiser la demande de trafic routier ;
- le scénario « volontariste » considère que les politiques d'incitation mises en œuvre vont porter leurs fruits et permettre des reports modaux importants (les objectifs du Plan de Déplacement Urbain (PDU) seront atteints) : c'est donc un scénario qui a tendance à minimiser la demande de trafic routier.

Les figures de la page suivante montrent l'évolution de la saturation de l'axe entre la situation actuelle (2015), la situation à l'horizon 2025, puis l'horizon 2045, en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir en fonction du scénario retenu, si l'on ne réalise aucun aménagement sur l'axe « Boulevards-Beure ».

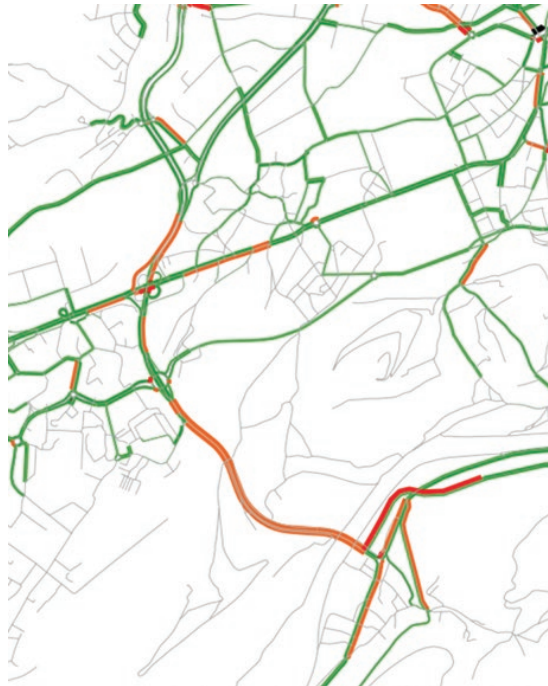
QUE SE PASSE-T-IL SI L'ON NE RÉALISE AUCUN AMÉNAGEMENT SUR LA SECTION « BOULEVARDS-BEURE » ?

- Scénario « tendanciel » (maximisation de la demande de trafic routier) en heure de pointe du matin

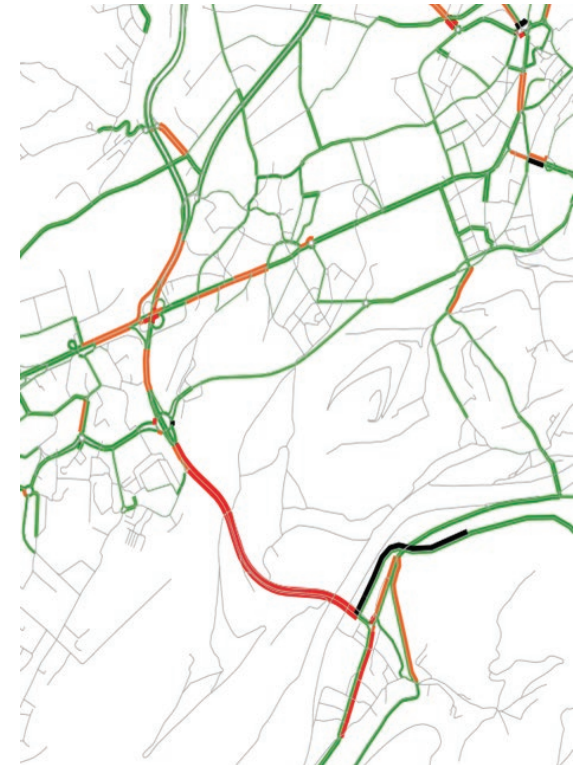
> CARTE DE SATURATION ACTUELLE EN HEURE DE POINTE DU MATIN



> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2025 EN HEURE DE POINTE DU MATIN



> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2045 EN HEURE DE POINTE DU MATIN



QU'EST-CE QUE LE NIVEAU DE SATURATION ?

La saturation routière est le ratio entre le volume de trafic routier sur un axe et la capacité de cet axe (la capacité d'un axe étant le volume de trafic théorique maximal admissible). La saturation fournit un indicateur précieux sur les conditions de circulation :

- inférieure à 80 % : le trafic est fluide en général ;
- entre 80 et 100 % : des perturbations ponctuelles ont lieu (quelques minutes en heure de pointe quand un afflux particulier de trafic a lieu, ou certains jours de la semaine) ;
- entre 100 et 120 % : des perturbations récurrentes ont lieu (tous les jours ou presque) ;
- supérieure 120 % : des perturbations récurrentes et importantes ont lieu, débordant en dehors de l'heure de pointe.

NIVEAU DE SATURATION DES ROUTES

- inférieure à 80 %
- entre 80 % et 100 %
- entre 100 et 120 %
- supérieure à 120 %

- Scénario «tendanciel» (maximisation de la demande de trafic routier) en heure de pointe du soir

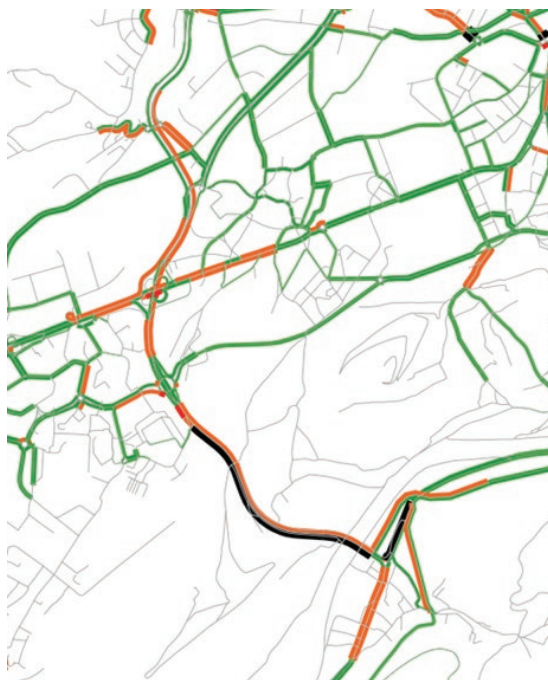
> CARTE DE SATURATION ACTUELLE EN HEURE DE POINTE DU SOIR



NIVEAU DE SATURATION DES ROUTES

■ inférieure à 80 % ■ entre 100 et 120 %
■ entre 80 % et 100 % ■ supérieure à 120 %

> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2025 EN HEURE DE POINTE DU SOIR



Si l'on ne réalise aucun aménagement sur la section comprise entre les «Boulevards» et Beure, dans le cadre de ce scénario «tendanciel», on constate une augmentation importante des flux dans Besançon, alors que les augmentations sont un peu plus faibles en zone périphérique; elles sont de l'ordre de 120 véhicules par heure en heure

> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2045 EN HEURE DE POINTE DU SOIR



de pointe. Les niveaux de saturation évoluent très défavorablement sur la section de la RN57 comprise entre Beure et Micropolis à l'heure de pointe du matin et surtout à l'heure de pointe du soir.

- Scénario «volontariste» (minimisation de la demande de trafic routier) en heure de pointe du matin

> CARTE DE SATURATION ACTUELLE EN HEURE DE POINTE DU MATIN



> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2025 EN HEURE DE POINTE DU MATIN



> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2045 EN HEURE DE POINTE DU MATIN



NIVEAU DE SATURATION DES ROUTES

■ inférieure à 80 % ■ entre 100 et 120 %
■ entre 80 % et 100 % ■ supérieure à 120 %

- Scénario «volontariste» (minimisation de la demande de trafic routier) en heure de pointe du soir

> CARTE DE SATURATION ACTUELLE EN HEURE DE POINTE DU SOIR



NIVEAU DE SATURATION DES ROUTES

■ inférieure à 80 % ■ entre 100 et 120 %
■ entre 80 % et 100 % ■ supérieure à 120 %

> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2025 EN HEURE DE POINTE DU SOIR



On constate une diminution des flux à l'intérieur de Besançon en lien avec l'évolution des parts modales : les transports en commun et les modes doux se développent au détriment de la voiture. Les zones en échange avec Besançon sont également impactées à la baisse par cette évolution des parts modales, mais dans une moindre mesure.

La zone Est est la moins impactée par cette baisse en raison d'un fort développement à la fois des habitants et des emplois. Les trafics comme les saturations baissent de manière généralisée par rapport au scénario tendanciel.

> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2045 EN HEURE DE POINTE DU SOIR



Des saturations restent présentes sur la RN57, même si leur niveau a baissé. Le seuil de saturation est toujours atteint (>100 %) sur la section comprise entre Micropolis et Beure.

Ainsi, dans l'hypothèse où aucun aménagement n'est réalisé sur la RN57, même si l'on atteint les objectifs de report modal et de modification des comportements, on constate que cette section reste saturée en heure de pointe.

Cependant, pour que ce scénario soit réaliste et que les transports en commun et les modes doux deviennent concurrentiels vis-à-vis du mode routier, il paraît indispensable d'aménager la section. En effet, sans aménagement tel que proposé dans le présent dossier, ceux-ci ne peuvent pas être attractifs (les bus sont bloqués dans les embouteillages et les modes doux n'ont pas de trajet suffisamment sécurisé).

Les figures ci-dessous montrent l'évolution de la saturation de l'axe aux horizons 2025 et 2045 en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir dans le cadre du scénario «tendanciel» lorsque l'on réalise l'aménagement de la RN57 conformément au projet présenté dans le présent dossier.

QUE SE PASSE-T-IL SI L'ON RÉALISE LES AMÉNAGEMENTS SUR LA SECTION « BOULEVARDS-BEURE » ?

- **Scénario «tendanciel» (maximisation de la demande de trafic routier) en heure de pointe du matin**

> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2025
EN HEURE DE POINTE DU MATIN



> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2045
EN HEURE DE POINTE DU MATIN



NIVEAU DE SATURATION DES ROUTES

■ inférieure à 80 %	■ entre 100 et 120 %
■ entre 80 % et 100 %	■ supérieure à 120 %

- Scénario «tendanciel» (maximisation de la demande de trafic routier) en heure de pointe du soir

> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2025
EN HEURE DE POINTE DU SOIR



> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2045
EN HEURE DE POINTE DU SOIR



Ainsi, on peut observer que même avec le scénario «tendanciel» qui tend à maximiser la demande de trafic, l'aménagement de la section «Boulevards-Beure» tel que présenté dans ce dossier permet une très nette amélioration des saturations des différents axes. Cela bénéficiera aux usagers routiers, mais également aux transports en commun qui regagneront en performance (réduction et fiabilisation des temps de trajet) grâce aux aménagements réalisés.

NIVEAU DE SATURATION DES ROUTES

■ inférieure à 80 %	■ entre 100 et 120 %
■ entre 80 % et 100 %	■ supérieure à 120 %



RN57

CONTOURNEMENT
DE BESANÇON

2^e phase de concertation publique

du 8 octobre
au 15 novembre 2019

Conception-rédaction : Menscom - Réalisation graphique : Studio Kali.
Photo de couverture : © 4Vents/DREAL Bourgogne-Franche-Comté - Impression : L'imprimeur Simon - Octobre 2019.



Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Bourgogne-Franche-Comté - Service Mobilité Aménagement Paysages
21B rue Alain-Savary
CS 31269
25005 BESANÇON CEDEX
Tél. : 03 81 21 67 00

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



PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ