



# **RN57 - ACHÈVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON**

MISE À 2 × 2 VOIES  
ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

**BILAN DE LA CONCERTATION**  
**Avril 2018**



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
BOURGOGNE-  
FRANCHE-COMTÉ

# SOMMAIRE

<b>1.LE PROJET OBJET DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>4</b>
1.1. La situation actuelle.....	5
1.2. Les objectifs du projet.....	5
1.3. Les aménagements envisagés.....	6
1.4. La prise en compte de l'environnement.....	8
et du cadre de vie.....	8
1.5. Le calendrier du projet.....	8
1.6. Les acteurs du projet.....	9
La maîtrise d'ouvrage : l'État - DREAL.....	9
Les collectivités partenaires.....	9
<b>2.LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>10</b>
2.1. Le cadre, le périmètre et les objectifs de la concertation.....	10
2.2. La préparation de la concertation.....	10
2.3. Du 17 octobre au 27 novembre 2017 : le dispositif d'information et de participation.....	11
La conférence de presse d'ouverture de la concertation.....	11
Les modalités d'information du public.....	12
Les modalités d'expression des avis.....	15
Les modalités d'échanges sur le projet.....	15
<b>3.LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION.....</b>	<b>17</b>
3.1. Les contributions écrites recueillies.....	17
3.2. La participation aux permanences.....	18
3.3. La participation aux réunions.....	18
<b>4.LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES.....</b>	<b>19</b>
4.1. La situation actuelle des déplacements.....	19
Un constat commun sur les difficultés.....	19
Des suggestions d'amélioration de l'existant.....	20
4.2. L'opportunité du projet.....	21
Des avis contrastés.....	21
Une vigilance partagée sur la prise en compte des modes doux, de l'environnement et du cadre de vie.....	25
4.3. Les aménagements envisagés.....	28
Des « Boulevards » (échangeur de l'Amitié) à l'échangeur de Saint-Ferjeux.....	28
Au niveau de Micropolis et de l'échangeur de Planoise.....	32
Au niveau du quartier des Vallières.....	37
L'accès dédié à la station d'épuration de Port-Douvot et le vallon des Vallières .....	38

La traversée du Doubs et l'échangeur de Beure.....	40
4.4. D'autres attentes.....	42
4.5. Les impacts sur l'environnement et le cadre de vie.....	43
Le bruit.....	43
Les besoins de foncier.....	45
La desserte du quartier des Piccotines.....	46
La qualité de l'air.....	47
Les vibrations.....	47
L'agriculture.....	47
L'hydrogéologie et le risque inondation.....	48
La faune, la flore et la biodiversité.....	48
Le paysage.....	49
La conduite des études environnementales.....	51
4.6. La concertation publique.....	51
<b>5.LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER.....</b>	<b>53</b>
5.1. Les enseignements de la concertation.....	53
5.2. Les suites à donner.....	54
<b>6.ANNEXES.....</b>	<b>56</b>

# 1. LE PROJET OBJET DE LA CONCERTATION

Le contournement de l'agglomération bisontine par l'ouest via la RN57 est en cours d'aménagement depuis plusieurs années : le tronçon de la « voie des Montboucons » au nord est mis en service depuis 2003 et celui de la « voie des Mercureaux » au sud depuis 2011.

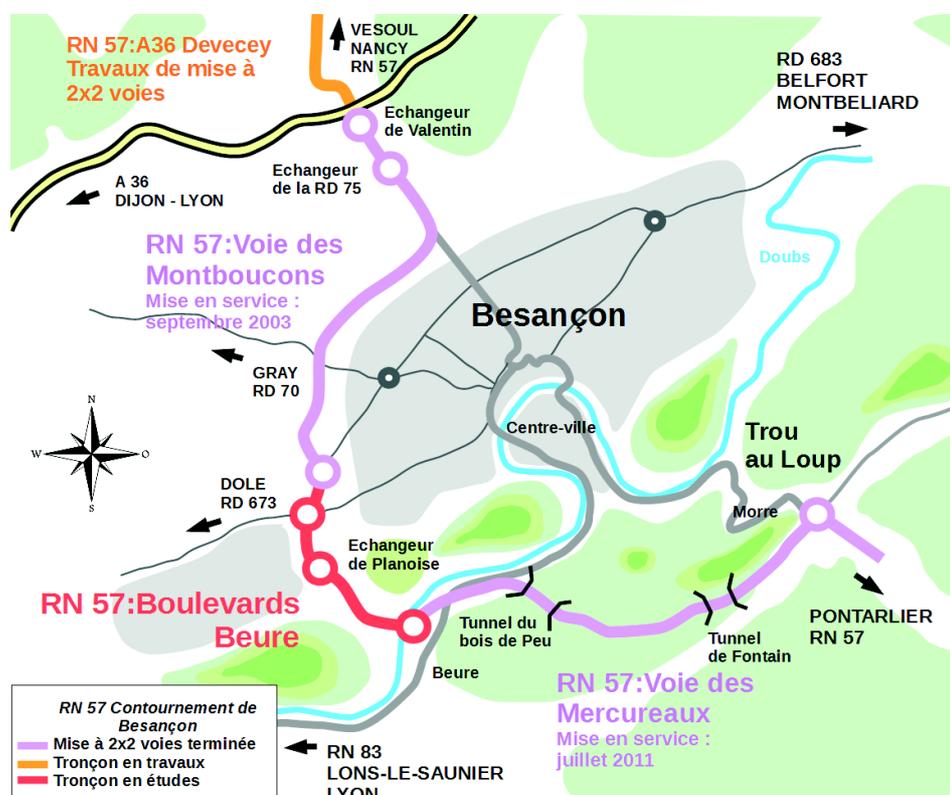
La section centrale, entre les « Boulevards » et la commune de Beure, qui longe notamment le quartier de Planoise et le parc des expositions Micropolis, reste à ce jour à aménager. Elle est pourtant l'une des sections les plus chargées en trafics et d'importantes remontées de files sont constatées dans certaines zones aux heures de pointe.

L'État, en partenariat avec les collectivités locales, envisage la mise à 2 x 2 voies de la section centrale de la RN57 pour proposer aux usagers un itinéraire continu à haut niveau de service.

C'est ce projet d'achèvement du contournement de Besançon qui a fait l'objet de la concertation publique du 17 octobre au 27 novembre 2017.



## LES SECTIONS DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON



## 1.1. La situation actuelle

La section de la RN57 entre les « Boulevards » et la commune de Beure est l'une des sections les plus chargées en trafics de l'agglomération bisontine.

Cette section s'inscrit dans un environnement complexe : elle « traverse » des secteurs urbanisés, dont un quartier d'habitat social (Planoise, qui compte 20 000 habitants), et longe des entreprises, des services et un équipement d'agglomération majeur en prise directe avec la RN57 : le parc des expositions Micropolis.

Son aménagement nécessite de porter attention tout à la fois à la **performance de l'infrastructure**, à son **intégration dans la ville** et aux **questions d'environnement et de cadre de vie des habitants**.

### ➤ LES TRAFICS JOURNALIERS SUR LA SECTION «BOULEVARDS-BEURE» DE LA RN57



Source : © Ingerop

## 1.2. Les objectifs du projet

Trois objectifs sont définis pour le projet :

- **fluidifier et sécuriser durablement le trafic de transit et de desserte ;**
- **contribuer à améliorer le fonctionnement de l'agglomération et bien intégrer le contournement dans la ville, en tenant compte des usages, des équipements et des activités en prise avec la RN57 ;**

- protéger les riverains des nuisances, notamment sonores, et les milieux naturels.

### 1.3. Les aménagements envisagés

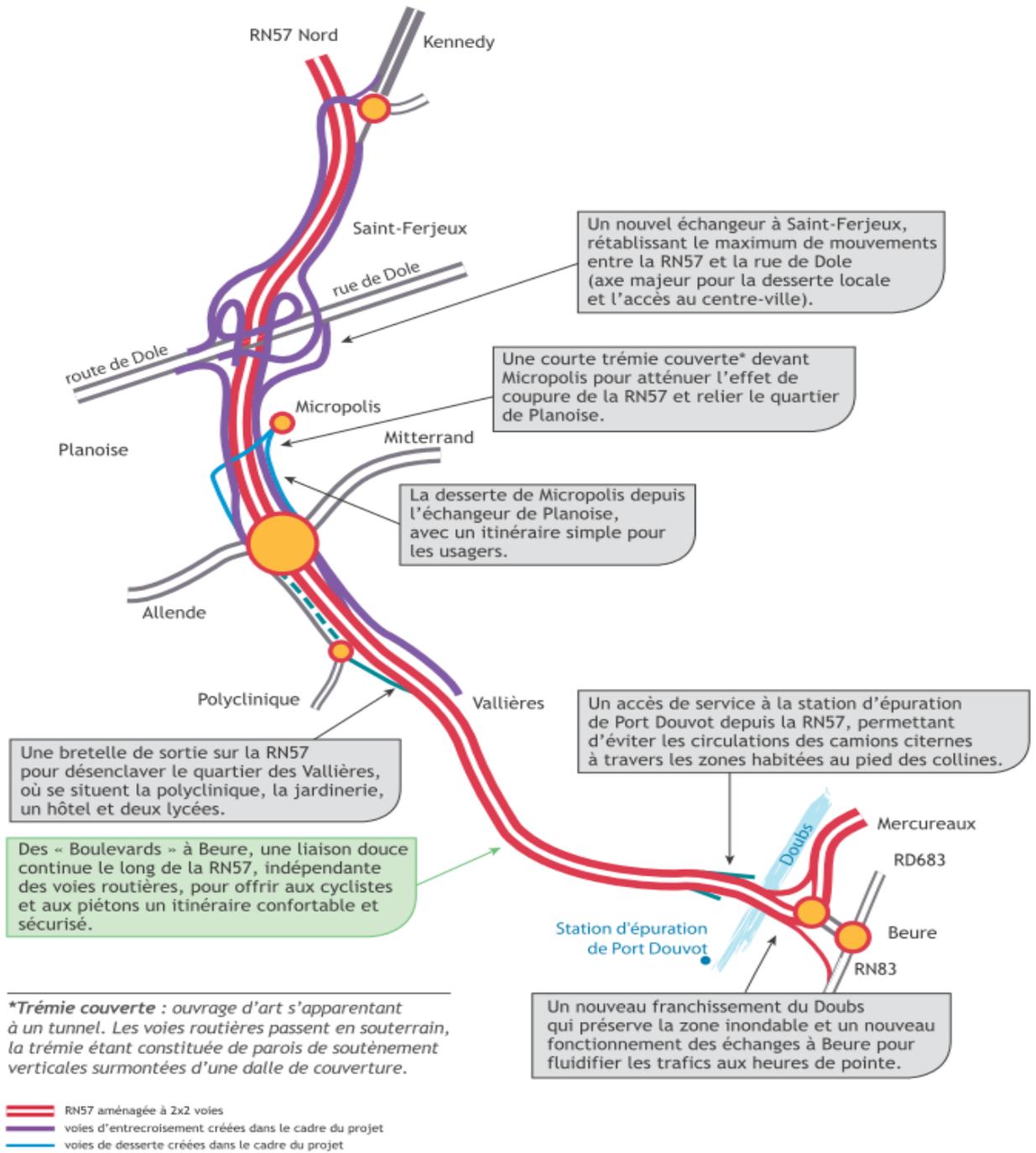
Le projet consiste en la mise à 2 × 2 voies de la RN57 sur les 3 kilomètres séparant les « Boulevards » (boulevard Kennedy et voie des Montboucons) de la commune de Beure (où se fait la jonction avec la voie des Mercureaux).

Plusieurs partis d'aménagement correspondant à différentes façons de dissocier le trafic de transit et le trafic local et de s'adapter aux enjeux urbains ont été étudiés. Le projet présenté à la concertation correspond au parti d'aménagement D, privilégié par les partenaires (Ville de Besançon, Communauté d'Agglomération de Besançon, Conseil Départemental du Doubs, Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté et Commune de Beure) comme étant le meilleur compromis entre les conditions d'écoulement du trafic et l'intégration urbaine du projet.

Le projet prévoit la **modification de 3 échangeurs** (Saint-Ferjeux, Micropolis et Beure) et intègre l'aménagement de **2 km de liaison continue pour les modes doux**.



## CARTE SCHÉMATIQUE DES AMÉNAGEMENTS



## 1.4. La prise en compte de l'environnement et du cadre de vie

L'attention à l'environnement et au cadre de vie des habitants fait partie intégrante de la conception du projet.

L'aménagement proposé s'effectue « sur place », en réutilisant au maximum les ouvrages et emprises existants. Cela permet de limiter les impacts du projet tout en améliorant la situation pour de nombreux thèmes (nuisances sonores, déplacements, protection de la ressource en eau notamment).

Les principaux enjeux environnementaux, qui seront à approfondir dans la suite des études et notamment dans la future étude d'impact, sont d'ores et déjà identifiés :

- la protection de la ressource en eau ;
- la non-aggravation du risque d'inondation dans le franchissement du Doubs ;
- la question des nuisances sonores induites par la mise à 2 x 2 voies de la RN57 ;
- les besoins de foncier ;
- la desserte du quartier des Piccotines, riverain de l'aménagement, dans la commune de Beure.

## 1.5. Le calendrier du projet

L'approfondissement des études de conception du projet, à venir en 2018, s'appuiera sur le présent **bilan de la concertation publique**. Ces études comprendront en particulier **l'étude d'impact sur l'environnement**.

Les études à venir porteront notamment sur :

- la justification du projet proposé ;
- l'analyse comparative des aménagements ;
- la détermination des impacts du projet sur l'environnement humain et naturel et des mesures permettant de les éviter, de les réduire ou de les compenser ;
- la réalisation des études de trafic ;
- l'évaluation socio-économique du projet.



L'enquête publique est envisagée fin 2019 et le lancement des travaux en 2021.

## 1.6. Les acteurs du projet

### La maîtrise d'ouvrage : l'État - DREAL

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

Elle met en œuvre, sous l'autorité de la Préfète de Région, les politiques publiques du Ministère de la Transition écologique et solidaire (transition écologique et énergétique, transports durables, préservation des ressources, des patrimoines naturels et paysagers et de la biodiversité) et du Ministère de la Cohésion des territoires.

### Les collectivités partenaires

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



Une concertation étroite a été menée avec ces collectivités partenaires tout au long des études d'opportunité 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, **VNF** (Voies Navigables de France) en tant qu'exploitant et gestionnaire de la voie navigable sur le Doubs et la **Direction du site de Micropolis** ont également été associées à l'élaboration du projet.

## 2. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

La concertation publique organisée du 17 octobre au 27 novembre 2017 proposait un éventail de modalités permettant à chacun de s'informer et de faire part de son point de vue pour enrichir le projet.

### 2.1. Le cadre, le périmètre et les objectifs de la concertation

La concertation publique a été organisée au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, par l'État, maître d'ouvrage de l'opération.

Son périmètre concernait **les communes de Besançon et Beure** dans lesquelles les aménagements sont envisagés.

Les objectifs de la concertation publique étaient :

- **d'informer** sur le projet d'achèvement du contournement de Besançon par la mise à 2 × 2 voies de la section de la RN57 comprise entre les « Boulevards » et la commune de Beure ;
- de présenter **les résultats des études** conduites jusqu'ici (études d'opportunité) et d'expliquer les différentes étapes nécessaires à l'élaboration du projet ;
- de permettre à chacun, acteur, habitant, usager, de **poser ses questions** et de **faire part de ses attentes, observations et propositions**.

### 2.2. La préparation de la concertation

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

- les modalités de la concertation ont été **validées par le Comité de Pilotage** du projet présidé par M. le Préfet du Doubs et réunissant l'ensemble des collectivités partenaires, le 6 juillet 2017 ;
- plusieurs **présentations du projet** ont été faites devant :
  - les Conseils Consultatifs d'Habitants (CCH) de Grette-Butte-Velotte-Rosemont-Saint Ferjeux et de Planoise-Châteaufarine-Hauts-du-Chazal, respectivement les 6 septembre et 24 octobre 2017 ;
  - la Municipalité de Besançon, le 11 septembre 2017 ;
  - le Bureau Communautaire de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, le 25 septembre 2017.

## 2.3. Du 17 octobre au 27 novembre 2017 : le dispositif d'information et de participation

### La conférence de presse d'ouverture de la concertation

Une conférence de presse a permis de **présenter aux journalistes le projet et le dispositif de concertation**. Elle s'est tenue le 17 octobre 2017, jour de l'ouverture de la concertation, à la Préfecture du Doubs en présence de M. le Préfet du Doubs et de M. le Maire de Besançon et Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Un dossier de presse et un communiqué de presse ont été remis aux journalistes.

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

- « Dernière ligne droite pour le contournement de Besançon : ouverture de la concertation publique », *www.pleinair.net*, 17 octobre 2017 ;
- « Projet RN57 : à vous la parole ! », *L'Est républicain*, 18 octobre 2017 ;
- « Contournement de Besançon : une consultation publique est lancée », *France 3 Bourgogne Franche-Comté*, 18 octobre 2017 ;
- « La fin des bouchons entre Beure et Micropolis à Besançon ? », *France Bleu*, 18 octobre 2017 ;
- « RN 57 : les étapes du projet de contournement de Besançon s'accélèrent... », *www.macomme.info*, 9 novembre 2017.



### CONFÉRENCE DE PRESSE D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION LE 17 OCTOBRE 2017



## Les modalités d'information du public

### Le dossier de concertation

Le dossier de concertation (32 pages) présentait les enjeux du projet, les partis d'aménagement et leur comparaison, les aménagements techniques envisagés et les modalités de prise en compte de l'environnement et du cadre de vie des habitants.

Il était disponible sur les lieux des expositions, lors des permanences, à l'entrée de la réunion publique et sur la page dédiée au projet sur le site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté.



### La plaquette d'information



DREAL Bourgogne Franche-Comté et DREAL Agglomération du Grand Besançon.

La plaquette d'information (6 pages) présentait les enjeux du projet, les aménagements techniques envisagés, les questions liées à l'environnement et au cadre de vie et les modalités pour participer à la concertation.

Elle a été diffusée à environ 12 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des habitants des quartiers riverains de la RN57.

Elle était également disponible sur les lieux des expositions, lors des permanences, à l'entrée de la réunion publique et en téléchargement sur la page dédiée au projet, sur le site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté et sur le site de la Communauté

## L'exposition

L'exposition était structurée en **quatre panneaux** présentant les enjeux du projet, les aménagements techniques envisagés et les modalités de prise en compte de l'environnement et du cadre de vie des habitants.

Elle a été présentée **pendant la durée de la concertation dans quatre lieux**, aux horaires habituels d'ouverture :

- à la mairie de Besançon ;
- à la salle polyvalente de Beure ;
- au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon ;
- à la Médiathèque Nelson Mandela de Planoise.

Elle a également été proposée à l'entrée de la réunion publique, le 9 novembre 2017.

### ➤ EXPOSITION SUR LE PROJET (ICI À LA MÉDIATHÈQUE NELSON MANDELA DE PLANOISE)



## Les sites Internet

La page dédiée sur le **site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté** proposait une présentation du projet et permettait la consultation et le téléchargement du dossier de concertation et de la plaquette d'information.

Les sites Internet de la Ville de Besançon, de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, du département du Doubs et de Micropolis ont également relayé les principales informations sur le projet et sur la concertation.

## Les articles dans les magazines des collectivités

Les magazines des collectivités ont consacré des articles au projet et à la concertation :

- « La RN57 voit double », *Besançon Votre Ville*, octobre-novembre 2017 ;
- « Contournement de Besançon : exprimez-vous ! », *Le Magazine du Grand Besançon*, novembre-décembre 2017
- « Besançon: concertation pour la RN57 », *Vu du Doubs*, novembre-décembre 2017.



## Les affiches le long de la RN57

6 affiches de grandes dimensions (4 x 3 mètres) ont informé les usagers de la RN57 de la tenue et des dates de la concertation publique.

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

## ➤ COURS PANNEAU 4 x 3 M EN BORDURE DE RN57 INFORMANT DE LA CONCERTATION EN



## Les modalités d'expression des avis

### Les registres

Quatre registres de concertation permettant de consigner des observations ont été mis à disposition aux côtés des expositions (voir ci-avant) pendant toute la durée de la concertation.

Un cinquième registre a été proposé, avec l'exposition, à l'entrée de la réunion publique, le 9 novembre 2017.

### L'adresse courriel

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

### L'adresse postale

Le public pouvait également adresser ses observations **par courrier postal** à l'adresse : « Concertation RN57 - Achèvement du contournement de Besançon » - DREAL Bourgogne Franche-Comté - 17E rue Alain-Savary - CS 31269 - 25005 Besançon Cedex.

## Les modalités d'échanges sur le projet

### Les permanences

Quatre permanences ont permis au public de **s'informer et d'échanger directement avec le maître d'ouvrage** :

- deux permanences à la salle polyvalente de Beure, le vendredi 27 octobre 2017 de 14 h à 19 h et le samedi 18 novembre de 10 h à 13 h ;
- une permanence à la mairie de Besançon, le jeudi 26 octobre 2017 de 13h30 à 17h30 ;
- une permanence à la Médiathèque Nelson Mandela de Planoise, le mercredi 15 novembre 2017 de 14 h à 17 h.

### La réunion publique

La réunion publique s'est tenue le 9 novembre 2017 à 20h au Parc des Expositions Micropolis.

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



#### RÉUNION PUBLIQUE DU 9 NOVEMBRE 2017 À MICROPOLIS



### La réunion d'information à Beure

Devant l'affluence aux permanences de Beure et à la demande du maire de la commune, une réunion d'information supplémentaire a été organisée. Elle s'est tenue à la mairie de Beure, le mardi 7 novembre 2017 à 19h.

## 3. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION

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

### 3.1. Les contributions écrites recueillies

**88 contributions écrites ont été recueillies :**

- 61 ont été adressées par courriel ;
- 9 ont été adressées par courrier postal ;
- 18 ont été consignées dans les registres de concertation selon la répartition suivante :
  - 6 dans le registre de la mairie de Beure ;
  - 5 dans le registre de la mairie de Besançon ;
  - 1 dans le registre du siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon ;
  - 5 dans le registre de la Médiathèque Nelson Mandela de Planoise ;
  - 1 dans le registre de la réunion publique.

Quelques contributions ont été adressées en deux exemplaires strictement identiques (par exemple par courrier postal doublé d'un courriel). Elles ne sont comptabilisées qu'une fois.

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

- groupes représentant les habitants : Comité de quartier de Rosemont Saint-Ferjeux, Conseils Consultatifs d'Habitants (CCH) Planoise-Châteaufarine-Hauts-du-Chazal et Grette-Butte-Velotte-Rosemont-Saint Ferjeux ;
- associations et collectifs : Vélo Besançon, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Bourgogne Franche-Comté et Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Bisontine (AUTAB), France Nature Environnement (FNE) Doubs, Collectif « Vélos, Piétons, tous sur le pont » ;
- entreprises et acteurs économiques : Vélo Connect, Imagerie Médicale de Séquanie, SAIEMB Logement ;
- groupe politique : Groupe Europe Écologie Les Verts (EELV) et société civile de la Ville de Besançon.

**Une délibération sur le projet a été prise par la commune de Beure.**

**Les 77 autres contributions émanent d'habitants (très majoritairement habitants de Besançon et de Beure) et d'usagers de la RN57.**

## 3.2. La participation aux permanences

Environ **80 personnes** ont participé aux quatre permanences :

- environ 10 personnes à la permanence à la mairie de Besançon ;
- environ 10 personnes à la permanence à la Médiathèque Nelson Mandela de Planoise ;
- environ 30 personnes à chacune des deux permanences à la salle polyvalente de Beure.

## 3.3. La participation aux réunions

Environ **25 habitants** étaient présents à la réunion d'information des habitants à Beure le 7 novembre 2017.

Près de **70 personnes** ont participé à la réunion publique « générale » à Micropolis le 9 novembre 2017.

Cette réunion a duré 2 heures 30. Elle a donné lieu à **24 interventions/prises de parole** du public.

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

## 4. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES

Cette partie propose une synthèse des contributions recueillies au cours de la concertation dans les registres, les courriels, les courriers et lors de la réunion publique du 9 novembre 2017. Des réponses aux questions sont proposées par le maître d'ouvrage dans les encadrés au fil du texte.

### La répartition thématique des expressions

À l'issue de l'analyse des contributions recueillies (pour mémoire 88 contributions écrites et 24 interventions au cours de la réunion publique), cinq principales thématiques d'expression ont été identifiées et sont développées dans les pages qui suivent.

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

THÉMATIQUES	Nombre d'apparitions dans les contributions
La situation actuelle des déplacements	24
L'opportunité du projet	52
Les aménagements envisagés	68
Les impacts sur l'environnement et le cadre de vie	28
La concertation publique	14

### 4.1. La situation actuelle des déplacements

#### Un constat commun sur les difficultés

Plusieurs avis se rejoignent sur les difficultés rencontrées actuellement sur la RN57 entre les « Boulevards » et la commune de Beure.

Parmi ces difficultés, les contributeurs citent en priorité les encombrements, qui interviennent aux heures de pointe et qu'ils considèrent comme très pénalisants pour les déplacements quotidiens. Certains jugent ainsi qu'il est « *devenu un enfer d'utiliser cette route* », que « *les conditions sont catastrophiques* » ou

font le constat « *d'embouteillages monstres, retards, pollution* ». D'autres estiment que « *la situation se dégrade d'année en année* ».

Les personnes qui s'expriment sur ce thème expliquent les problématiques de fluidité par différents facteurs : le rétrécissement de la RN57 à 2 × 1 voies à Beure, la présence de feux de circulation au niveau de Micropolis, la présence de feux successifs entre Saint-Ferjeux et les « Boulevards » ou encore le fait que l'Ouest bisontin soit un pôle fortement générateur de déplacements.

Des avis insistent sur les difficultés d'insertion dans l'échangeur de Saint-Ferjeux. Des automobilistes indiquent y ressentir de l'insécurité. Plusieurs personnes témoignent également de ce sentiment dans l'échangeur de Planoise, particulièrement aux heures de pointe.

Des propos soulignent que les encombrements génèrent des reports de trafics sur des voies secondaires, qui sont inadaptées.

D'autres problématiques sont relevées dans les contributions : l'enclavement du quartier des Vallières, la coupure urbaine que constitue la RN57 pour le quartier de Planoise et pour les vélos et les piétons et les nuisances sonores pour les riverains.

### Des suggestions d'amélioration de l'existant

Plusieurs des personnes qui s'expriment sur la situation actuelle des déplacements proposent des solutions d'amélioration. Elles sont de différents niveaux :

- déplacer Micropolis « *plus loin en couronne périurbaine* » avec une desserte en transport en commun efficace ;
- ouvrir tous les accès existants à Micropolis qui ne sont pas utilisés aujourd'hui ;
- réaliser la trémie couverte devant Micropolis (selon l'un des contributeurs, « *il est incompréhensible qu'elle [la trémie] ne soit pas déjà en service* ») ;
- mettre en œuvre des mesures limitatives, de type interdictions de transit, pour les poids lourds qui traversent Besançon dans l'objectif de « shunter » entre l'A36 et l'A39.

Ceux qui abordent ce dernier sujet considèrent qu'une telle interdiction permettrait « *d'écarter une partie de la problématique* » et, de ce fait, qu'elle serait utilement mise en œuvre « *avant d'engager une telle somme* » sur le projet.

Une personne suggère de « *négoier des tarifs de péage adaptés* » pour les poids lourds. D'autres questionnent sur la possibilité d'instaurer une écotaxe poids lourds régionale ou recommandent de la mettre en œuvre.



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **L'implantation du site de Micropolis** : tout au long des études d'opportunité menées sur le projet d'aménagement du tronçon « Boulevards-Beure » de la RN57, la direction du site a été impliquée et consultée très régulièrement. Un éventuel déplacement (sujet qui ne relève pas de la maîtrise d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN57) n'est pas à l'ordre du jour : il est bien nécessaire de concevoir un projet d'aménagement de la RN57 qui soit compatible avec le site de Micropolis à son emplacement actuel.
- **Les accès au site de Micropolis** : il est certain que l'ouverture de plusieurs accès au site permettrait d'en faciliter les entrées et sorties, en particulier au moment de grands événements. C'est pour cette raison qu'au-delà de la sortie par-dessus la trémie couverte, une sortie vers le Nord est également à l'étude. Par ailleurs, l'ouverture de l'accès par la rue du Docteur-Mouras relève de la compétence de la Ville de Besançon puisqu'elle a un impact à la fois sur le réseau viaire exploité par la ville, mais également sur les quartiers d'habitation riverains.
- **Une interdiction de transit pour les poids lourds dans Besançon** : cette demande a déjà été très largement relayée par les élus locaux, notamment par les Maires des différentes communes traversées par les poids lourds en transit qui veulent relier l'A39 et l'A36. La suppression du transit poids lourds a été examinée au niveau ministériel, mais a été écartée soit pour des raisons de droit (liberté de circulation, impossibilité réglementaire de contraindre en permanence à utiliser un trajet autoroutier payant et plus long de 25 km, impact sur la desserte poids-lourds du Jura), soit pour des raisons de déviation trop longue par la voie des Mercureaux et la RD104 (allongement de parcours important, sécurité sur la RD104 inadaptée au trafic poids-lourds, continuité du réseau routier national, aggravation des bouchons sur la voie des Mercureaux et impact sur la sécurité des tunnels de par l'augmentation du transport de matières dangereuses). Par ailleurs, le trafic poids-lourds reste une part minoritaire du trafic total s'écoulant sur la RN57 (environ 9%) ; une telle interdiction ne résoudrait donc en rien la problématique de fluidité sur la RN57.
- **L'instauration d'une écotaxe régionale** : ce sujet ne relève pas du projet objet de la présente concertation publique.

## 4.2. L'opportunité du projet

### Des avis contrastés

#### Des avis favorables

Plusieurs contributeurs s'expriment en faveur du projet. À leurs yeux, ce dernier répond aux objectifs de fluidification des trafics de transit et de desserte. Le

projet est même jugé « *indispensable* ».

Des personnes trouvent intéressant que le projet « *soit pensé globalement* » en intégrant les modes doux et les questions liées à l'environnement et au cadre de vie.

Plusieurs contributions saluent les aménagements envisagés pour les vélos et les piétons : « *La mise en place des passerelles, trémies et tunnels pour franchir la RN57 ainsi que les bretelles de l'échangeur de Saint-Ferjeux est une bonne chose* », ou encore : « *Les aménagements modes doux sont positifs, ils répondent à un besoin depuis longtemps exprimé* ».

Selon plusieurs propos, le projet a l'avantage de finaliser le contournement de Besançon et d'assurer la continuité à 2 × 2 voies - avec une nuance toutefois : un contributeur relève « *qu'il manquera la section Saint-Claude-Thise pour désengorger la rue de Vesoul et le boulevard Blum* », un autre qu'il manquera la section entre le giratoire de Vèze et l'échangeur du Trou-au-Loup.

Des expressions mettent en lumière une relative impatience à voir le projet se réaliser. Pour l'un il y a « *urgence* » à résoudre les problématiques de déplacements, pour d'autres le projet aurait dû être mis en œuvre depuis longtemps. Les expressions suivantes sont relevées : « *Nous attendons depuis trop longtemps* » ; « *Le plus important est l'urgence de l'aménagement* » ; « *Je vous encourage à poursuivre rapidement sur les études détaillées et la phase d'Enquête d'Utilité Publique avec si possible un démarrage à l'horizon 2021* » ; « *Quel dommage qu'il faille attendre 2025 (au plus tôt) pour que ce projet devienne une réalité (enfin)* ».

Une personne souhaite que le financement du projet soit trouvé et le calendrier tenu. Le projet étant d'intérêt communautaire, une participation de l'Europe est espérée par plusieurs contributeurs.



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **Le calendrier du projet** : le dossier de concertation présente un planning du projet réaliste, mais ce type de projet d'envergure en milieu urbain fait souvent apparaître des difficultés imprévues pendant les études techniques détaillées, qui peuvent engendrer des retards. Donc, malgré l'urgence exprimée à voir se réaliser ce projet, une accélération par rapport au planning présenté est très peu probable.
- **Le financement du projet** : le projet est inscrit au Contrat de Plan État-Région Franche-Comté (CPER) 2015-2020 pour un montant de 8 millions d'euros, permettant d'engager les études opérationnelles, les premières acquisitions foncières et des travaux préparatoires.  
Le financement est partagé entre l'État (50 %), la Région Bourgogne Franche-Comté (12,5 %) et les autres collectivités (37,5 %) à ce stade du projet. Les travaux (postérieurs à 2020) seront donc à financer dans le cadre du prochain CPER, qui sera négocié entre les différentes collectivités pour définir la participation de chacune. Par ailleurs, toutes les autres sources de financement possibles seront recherchées.

## Des avis opposés

Pour certaines personnes opposées au projet, ce dernier est « *daté* » et inadapté à la situation, car elles considèrent que le trafic de transit n'est pas majoritaire sur la RN57 (« À 95% le trafic est à destination de Besançon » indique l'un des contributeurs).

Selon d'autres avis, le projet « *favorise la périurbanisation* », n'apportera qu'une solution transitoire à la congestion (certains estiment que le niveau de gestion sera retrouvé quelques années après la mise en service de l'aménagement) et, parce qu'il favorise le mode routier, il ne répond pas aux enjeux de report modal ni aux efforts de la lutte contre le changement climatique.

Plusieurs des contributeurs souhaitent que les investissements portent en priorité sur d'autres modes de transports et d'autres mesures et aménagements incitatifs : notamment transports collectifs, modes actifs, accessibilité aux transports pour tous, véloroutes ou encore parkings-relais en périphérie d'agglomération.

Pour d'autres, le projet n'intègre pas suffisamment les enjeux urbains. Il est regretté qu'il ne s'appuie pas suffisamment sur l'étude « de et autour de la RN57 » produite pour l'État et les partenaires du projet en 2013-2014 par le groupement Benoît Rauch-Fanny Cassani-CEREMA-Infra Services.

Les personnes qui s'expriment sur ce point, dont l'auteur de l'étude, considèrent que le projet renforce la coupure urbaine (en élargissant les emprises routières) et le bruit (avec l'augmentation des vitesses de circulation) et qu'il minimise les besoins de liaisons entre les quartiers.

L'une des contributions souligne que l'enjeu de désenclavement de Planoise fait pourtant partie du Projet de Renouvellement Urbain (PRU) porté par l'État et les collectivités. Il considère qu'il est peu intégré dans le projet de la RN57.

Quelques avis jugent que les enjeux d'environnement et de cadre de vie ne sont pas suffisamment pris en compte dans le projet.

De manière générale, la plupart de ces contributeurs considèrent qu'il « *faut revoir le projet* ». Ils préconisent une séparation des trafics de transit et de desserte par la réalisation d'un nouveau maillage urbain, qui permette également de désenclaver les quartiers.



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **La part des trafics de desserte et de transit :** l'enquête origines-destinations et les comptages réalisés sur toute l'agglomération bisontine en 2016 ont fourni des chiffres très précis et actualisés permettant de bien distinguer les trafics de desserte locale et les trafics de transit sur la section entre les « Boulevards » et Beure de la RN57.

La répartition entre les deux est la suivante :

- en heure de pointe du matin : 18 % transit / 82 % desserte locale ;
- en heure de pointe du soir : 15 % transit / 85 % desserte locale.

Les trafics de desserte locale (donc empruntant seulement une partie de la section concernée de la RN57) sont donc très largement prépondérants.

- **La durabilité du projet** : un modèle de trafic a été élaboré dans le cadre du projet. Ce modèle de trafic a été calé sur la situation actuelle (grâce aux nombreux comptages et à l'enquête origines-destinations réalisée en 2016) et permet de réaliser des simulations des trafics à des horizons de temps futurs, grâce à des hypothèses sur l'évolution de l'urbanisation, de l'emploi et des parts modales. Plusieurs simulations ont été faites à l'horizon 2045 afin de vérifier la durabilité du projet :
  - la première simulation a été réalisée en conservant l'aménagement actuel de la RN57 (à 2 × 1 voies donc) et en considérant que l'évolution des parts modales inscrite au Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération bisontine est bien atteinte en 2025, et se poursuit selon la même tendance jusqu'en 2045. Malgré cette hypothèse plutôt volontariste, on constate qu'à cet horizon, la section « Boulevards-Beure » de la RN57 est toujours très largement saturée ;
  - la seconde simulation a été réalisée en prenant en compte le projet d'aménagement de la RN57 (à 2 × 2 voies donc) et en considérant une croissance très volontariste de la population et des emplois (donc une maximisation du volume de déplacements) à l'horizon 2045. Avec cette hypothèse, on constate que la RN57 aménagée est encore loin du seuil de saturation.

Ces deux simulations ont donc permis de mettre en évidence d'une part l'utilité du projet (si l'on ne fait rien et que l'on prend des hypothèses hautes de report modal vers les transports en commun et les modes doux, l'axe actuel sans projet reste très saturé à l'horizon 2045), et d'autre part sa durabilité (le projet réalisé est encore loin du seuil de saturation à l'horizon 2045 même avec des hypothèses hautes de croissance des déplacements).
- **L'intégration des enjeux de la transition écologique** : le projet a été élaboré en prenant en compte différents modes de transport. D'une part, en fluidifiant la RN57, il va permettre une augmentation certaine du niveau de service de l'ensemble des transports en commun empruntant cet axe. D'autre part, une voie modes doux sécurisée et continue tout le long de l'axe est prévue dans le cadre du projet, ce qui va permettre d'encourager le report modal vers ces modes actifs.
- **La prise en compte des enjeux urbains** : le projet a été bâti sur la base du programme d'aménagement « de et autour la RN57 ». Ce programme, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Besançon, cofinancé par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, la Ville de Besançon et l'État, a été confié au groupement Benoît Rauch, urbaniste-programmiste, Fanny Cassani, architecte-paysagiste, CEREMA, Infra Services. La solution d'aménagement proposée dans le cadre de la concertation est celle qui apporte le meilleur compromis entre l'ensemble des enjeux identifiés dans le programme (enjeux circulatoires, urbains, environnementaux et paysagers).

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

### Une vigilance partagée sur la prise en compte des modes doux, de l'environnement et du cadre de vie

Le fait que le projet respecte l'environnement naturel et le cadre de vie fait partie des souhaits, ou des conditions importantes, exprimés par des habitants et notamment par les Conseils Consultatifs d'Habitants.

Les attentes relatives aux aménagements dédiés aux cyclistes sont fortes. Les acteurs du domaine (associations de cyclistes et entreprise) insistent sur la nécessité, pour rendre les déplacements à vélo confortables et attractifs, de mettre en œuvre ou de prévoir, entre autres :

- des aménagements bidirectionnels ;
- des séparations entre les voies cyclistes et les voies piétonnes ;
- une absence d'obstacles sur les trajets des cyclistes ;
- le traitement de la viabilité hivernale ;
- la mise en service des aménagements cyclables « *dès que possible, avant même l'achèvement des travaux sur les voies routières* », afin que les modes doux ne soient pas trop pénalisés par le chantier. Ceci concernerait en particulier la ou les passerelles permettant de franchir la RN57.

L'un des propos recueillis souligne la nécessité de se projeter dans l'avenir : « *Il faut une politique ambitieuse pour le vélo, avec des aménagements capables d'absorber le flux des cyclistes de 2030, 2040 qui sera beaucoup plus important qu'aujourd'hui* ». Un autre rappelle que le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération bisontine prévoit une part modale de 6 % pour les vélos en 2025.

Des acteurs et des habitants soit défavorables au projet, soit exprimant des réserves, soit indiquant ne partager que quelques-uns des objectifs du projet, posent un certain nombre de conditions à sa réalisation.

Ils souhaitent que soient mis en œuvre :

- une vitesse limitée à 70 km/h au sud de Planoise, à 50 km/h au Nord ;
- un encouragement au transfert modal et à l'évolution des comportements (notamment pour aller vers la « *fin de l'autosolisme* »), un travail approfondi sur le PDU et « *la place des transports en commun, les aides à l'utilisation des copartages* » ou encore sur un Plan de Déplacements Entreprise (PDE) ou un Plan de Déplacements Individuels (PDI) - pour certains, les offres et la publicité pour l'usage des transports en commun sont présents, mais il faudrait que « *les usagers prennent d'autres habitudes* » ;
- le détail de la part du coût du projet consacrée aux aménagements pour les modes doux ;
- les arguments qui « *empêchent que l'ensemble des cheminements piétons et cyclables soient traités en voie verte directe et rapide* » ;
- la suppression des délaissés au bord de la RN57, « *squattés* » lors des manifestations ;
- une meilleure desserte de Micropolis par les bus et les modes doux ;
- le franchissement du Doubs avec le minimum d'impact environnemental ;
- le « *recensement précoce des éventuelles espèces protégées* » ;
- la création de passages pour la faune ;
- une étude globale sur les déplacements dans l'Ouest bisontin (« *où le contexte n'est pas favorable au report modal* »), avec la prise en compte du mode ferroviaire et notamment d'une future halte ferroviaire dans ce secteur.



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **Les aménagements prévus pour les modes doux :** dans le projet présenté à la concertation publique, la très grande majorité des nouveaux aménagements sont prévus en site propre, et par conséquent séparé des voies de circulation. Seule la section d'aménagement sur le Chemin des Vallières prévoit simplement une bande cyclable, non protégée physiquement. Ce choix a été fait principalement pour deux raisons : d'une part le faible trafic de véhicules à moteur sur le Chemin des Vallières, et d'autre part la limitation d'emprise à acquérir sur les propriétés riveraines. En effet, la largeur nécessaire pour la réalisation d'une bande cyclable (simplement marquée par une bande de marquage au sol) est nettement inférieure à celle d'une voie modes doux en site propre séparée physiquement.  
Dans la suite des études, la mise en place d'un aménagement modes doux en site propre sera étudié sur l'ensemble du linéaire, afin de voir s'il est possible techniquement et dans quelles conditions.  
Par ailleurs, sur les nombreux points de détails relevés par les différentes associations, une concertation avec celles-ci sera réalisée dans la suite des études afin de pouvoir concevoir un aménagement cyclable qui réponde le mieux possible aux besoins des usagers.
- **Les vitesses de circulation sur la RN57 aménagée :** dans le projet présenté à la concertation publique, deux vitesses de circulation sont proposées, en adéquation avec les milieux traversés : 70 km/h dans la partie plus urbaine, entre la connexion à la voie des Montboucons et Planoise, et

90 km/h entre Planoise et Beure. Ces vitesses semblent en effet les plus crédibles au vu des caractéristiques de l'aménagement proposé et de l'environnement de l'infrastructure.

Dans la suite des études détaillées, l'étude d'impact aura vocation à étudier les impacts de l'aménagement tant du point de vue des enjeux de sécurité routière que du point de vue des nuisances sonores ou du point de vue de la pollution atmosphérique. Elle permettra ainsi de déterminer les limitations de vitesse sur l'aménagement.

- **L'utilisation des délaissés pour le stationnement sauvage :** le projet prévoit la mise en place de dispositifs de retenue en bordure de l'infrastructure (de type glissières) qui vont physiquement empêcher les véhicules de pénétrer dans les délaissés. Le stationnement « sauvage » constaté lors de grands événements à Micropolis en particulier ne sera plus possible.
- **L'amélioration de la desserte de Micropolis pour les transports en commun et les modes doux :** concernant le trajet des bus desservant Micropolis, celui-ci est à revoir dans le cadre du projet. En effet, à l'heure actuelle, les bus circulant sur la RN57 peuvent desservir Micropolis de manière directe depuis la RN, avec des arrêts en bordure de l'infrastructure. Ce ne sera plus possible avec le projet proposé.  
Cependant, il sera nécessaire de veiller à ce que l'arrêt de transport en commun puisse être le plus proche possible du site de Micropolis, et que les trajets des bus soient revus dans le sens d'une performance accrue.  
Concernant la desserte pour les modes doux, c'est en effet un enjeu très important du projet. Dans le projet présenté à la concertation publique, la voie modes doux longeant l'infrastructure, ainsi que la trémie devant Micropolis, permettent une desserte modes doux confortable et sécurisée. Les études détaillées à venir permettront de vérifier la possibilité technique d'une desserte modes doux du site de Micropolis depuis l'avenue François-Mitterrand.
- **La prise en compte des enjeux environnementaux du projet :** les études détaillées à venir comprendront une étude d'impact sur l'environnement. Celle-ci visera à apprécier les conséquences de toutes natures du projet, notamment environnementales, pour tenter d'en limiter, atténuer ou compenser les impacts négatifs. Les enjeux environnementaux au niveau de la traversée du Doubs, la prise en compte des espèces protégées et l'amélioration de la transparence écologique de l'aménagement feront partie des points traités dans l'étude d'impact.
- **La demande d'une étude globale des déplacements sur l'Ouest bisontin :** cette étude, dont le besoin a été relayé lors de la phase de concertation publique, ne relève pas directement du projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure, mais plutôt d'une étude plus globale, intégrant tous les modes de déplacements. Une telle étude relève donc plutôt de la compétence de l'Agglomération, à laquelle cette demande a été relayée.

### 4.3. Les aménagements envisagés

*Nota Bene.* Pour mémoire, cette thématique est majoritaire dans les contributions : ces dernières présentent des constats précis, des demandes ou des propositions concrètes et sont souvent accompagnées de schémas ou de photos à l'appui des développements.

Les expressions sur cette thématique sont classées par secteurs géographiques, du Nord au Sud.

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

##### Mode routier

L'un des contributeurs exprime le souhait que soit créée une voie de circulation permettant de désenclaver les résidences « Amitié » en assurant leur liaison avec le quartier Rosemont-Saint-Ferjeux, sans passer par la RN57.

Des riverains de la rue de Terre-Rouge indiquent subir un trafic important dû à la présence du laboratoire et de l'unité logistique du Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Besançon. Ils souhaiteraient que soit créé, dans le cadre du projet, un accès à la ZA Terre Rouge depuis le boulevard Kennedy « *et en particulier dans la zone du rond-point de l'Amitié en utilisant le terrain vague* ».

Une personne questionne sur le nombre de voies prévues entre les « Boulevards » et l'échangeur de Saint-Ferjeux. Elle estime que « *pour fluidifier le trafic, il serait bon d'ajouter une file supplémentaire, cela faciliterait les changements de file très fréquents à cet endroit* ».

Plusieurs remarques ou questions concernent l'échangeur de Saint Ferjeux :

- un contributeur demande pourquoi le mouvement rue de Dole Est vers RN57 Nord est supprimé dans le projet (« *Cette bretelle serait pourtant simple à maintenir* » estime-t-il) et quel serait l'itinéraire de remplacement. D'autres s'inquiètent que cette suppression conduise à des reports de trafics, notamment de poids lourds, sur les voies adjacentes inadaptées et en particulier sur la rue de l'Oratoire ;
- des habitants demandent comment s'organisera « *le croisement entre la rue de Dole et la voie qui permet de rejoindre la RN57 Nord depuis Châteaufarine* » ;
- d'autres s'interrogent sur la largeur de l'échangeur de Saint-Ferjeux et sa capacité, ainsi que celle du pont sous la rue de Dole, à accueillir le nombre de voies nécessaires avec le projet.

Une demande porte sur le carrefour rue de l'Oratoire-rue de Dole, avec le souhait que soit créé un tourne-à-droite puis un tunnel pour accéder à la rue de l'Oratoire, « *car il y a beaucoup de bouchons* ».

## Modes doux

Des attentes de précision sont exprimées sur les aménagements modes doux (piétons et cycles) envisagés entre les échangeurs de l'Amitié et de Saint-Ferjeux.

Elles portent notamment sur le type de voie prévu (« *une voie verte ?* »), sur sa largeur, sur l'ouvrage envisagé sous la rue de Dole et sur les raccordements de la future liaison douce aux voies cyclables existantes.



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### Mode routier

- **Le désenclavement des résidences « Amitié » :** La création d'une liaison entre les tours de l'Amitié et le quartier de Saint-Ferjeux n'est effectivement pas intégrée à l'opération de mise à 2 × 2 voies de la RN57 pilotée par l'État, mais figure au programme d'études de la Direction Voirie et Déplacements de la Ville de Besançon qui a été consultée et indique que « *la mise en œuvre de l'alignement homologué rue de l'Amitié défini au PLU permet en effet la mise à double sens de cet axe entre le boulevard Kennedy et la Basilique de Saint-Ferjeux. La mise en œuvre de ce projet, qui nécessite des acquisitions foncières et la mobilisation de crédits extrêmement conséquents, est envisagée pour l'instant fin 2018-début 2019.* »
- **La création d'un accès à la ZA Terre Rouge depuis le boulevard Kennedy :** les accès à la ZA Terre Rouge engendrent en effet une circulation importante sur des voiries de quartier d'habitation, non prévues pour une telle circulation. Néanmoins, des accès à cette ZA depuis ou vers la RN57 ou le boulevard Kennedy ne paraissent pas aisés à créer (notamment du fait du dénivelé entre ces infrastructures et les terrains de la ZA, et des points d'échanges déjà très rapprochés). Ce besoin sera intégré aux études détaillées à venir, en lien avec les services de la ville de Besançon.
- **Le nombre de voies prévues entre les « Boulevards » et l'échangeur de Saint-Ferjeux :** sur cette section, il est prévu d'intégrer 2 × 3 voies de circulation. Il s'agit des 2 × 2 voies de circulation de la RN57, auxquelles s'ajoutent :
  - dans le sens Sud → Nord : la bretelle d'accès depuis la route de Dole en venant de la ZAC de Châteaufarine, qui se transforme plus loin en bretelle de sortie de la RN57 vers le boulevard Kennedy ;
  - dans le sens Nord → Sud : la bretelle d'accès depuis les « Boulevards » vers la RN57, qui se transforme rapidement en bretelle de sortie vers la route de Dole vers Châteaufarine.

- **La suppression du mouvement rue de Dole Est → RN57 Nord au niveau de l'échangeur de Saint-Ferjeux** : la nouvelle configuration de l'échangeur de Saint-Ferjeux prévue dans le dossier présenté à la concertation publique propose de déniveler la bretelle Route de Dole Ouest → RN57 Nord : cette bretelle - depuis la route de Dole ouest -, va donc d'abord franchir la RN57 (par le dessus), puis la route de Dole (par le dessous), pour enfin regagner la RN57 vers le Nord.

Cela signifie qu'en lieu et place de la bretelle actuelle venant de la route de Dole Est vers la RN57 Nord, se trouvera la nouvelle bretelle créée, à un niveau plus bas (puisqu'elle vient de passer sous la route de Dole). Du fait du manque d'emprises disponibles à cet endroit, il n'est donc pas possible de maintenir la bretelle rue de Dole Est → RN57 Nord. Cependant, les comptages réalisés lors de la campagne de juin 2016 montrent que les trafics sur cette bretelle sont très faibles (61 véhicules par heure en heure de pointe du matin dont 3 poids lourds, et 78 véhicules par heure en heure de pointe du soir dont 2 poids lourds).

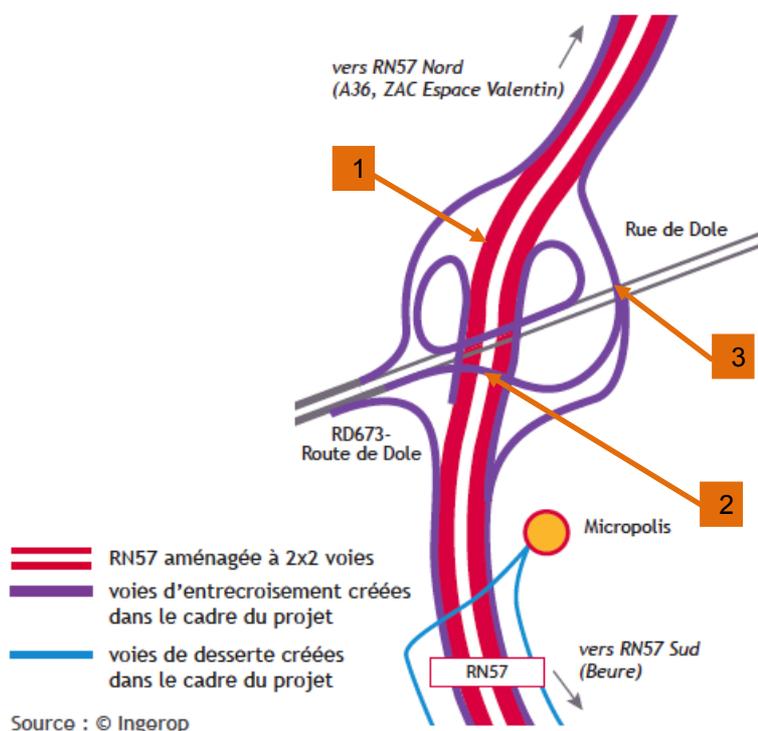
Plusieurs trajets alternatifs sont possibles, par exemple par la rue de l'Oratoire puis la rue de l'Amitié. En imaginant que le trafic de la bretelle supprimée passe entièrement par la rue de l'Oratoire, cela occasionnerait dans la rue de l'Oratoire une augmentation de 6 % du trafic en heure de pointe du matin, et 7 % en heure de pointe du soir, qui sera largement compensée par la baisse de trafic occasionnée par le report des usagers qui passent actuellement par ces rues pour éviter les bouchons sur la RN57.

- **Le croisement entre la rue de Dole et la bretelle permettant de rejoindre la RN57 Nord depuis Châteaufarine** : le franchissement de la rue de Dole par cette bretelle s'effectuera par un nouvel ouvrage d'art, la bretelle passant par-dessus la rue de Dole.

- **La largeur de l'échangeur de Saint-Ferjeux et sa capacité, ainsi que celle du pont sous la rue de Dole, à accueillir le nombre de voies nécessaires avec le projet** : l'échangeur de Saint-Ferjeux, tel qu'il est présenté dans le dossier de concertation, reste dans les emprises de l'échangeur actuel (et c'est pour cette raison que l'ensemble des mouvements n'a pas pu être conservé), donc reste très compact compte tenu des trafics qui y transitent. Le nombre de voies de la RN57 au niveau de l'échangeur est de 6 voies (2 × 2 voies pour la RN57, et une voie d'entrecroisement pour les entrées-sorties de part et d'autre).

Sa nouvelle configuration nécessite la création de 3 nouveaux ouvrages d'art (voir figure ci-après) :

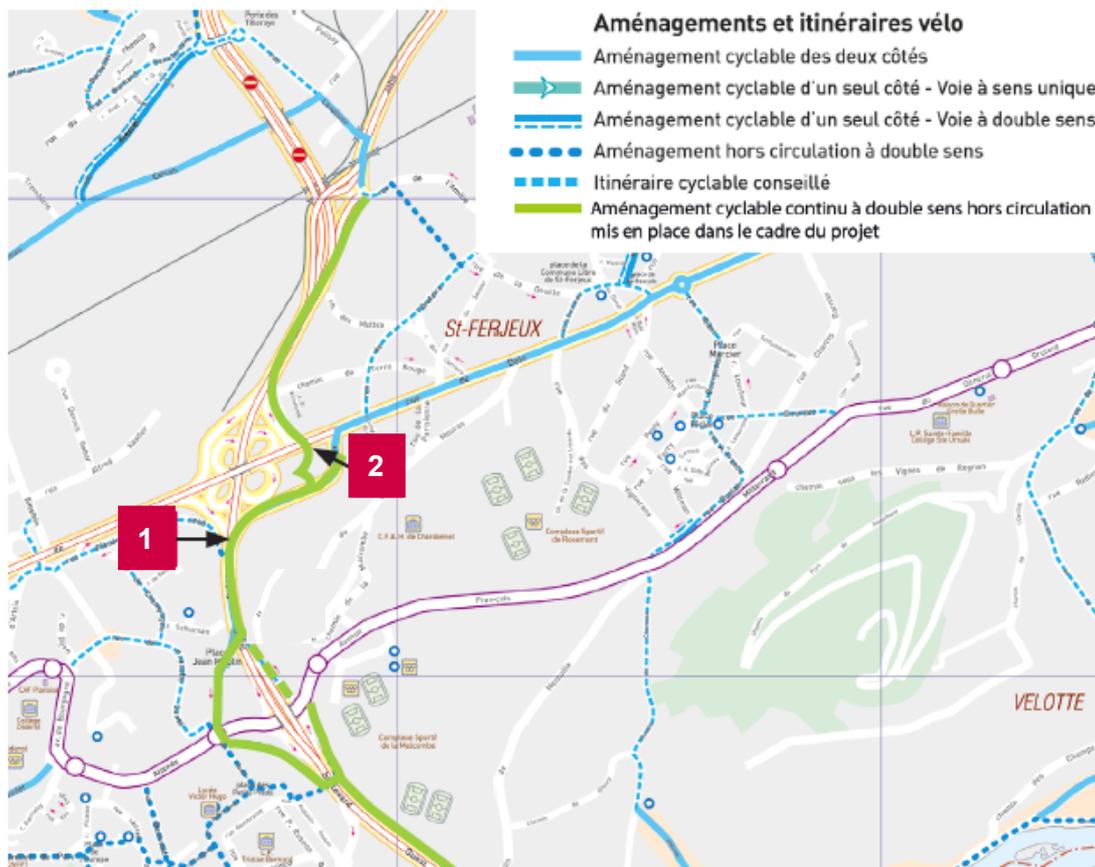
- le premier **(1)** en complément de l'ouvrage actuel (qui est conservé) permettant à la route de Dole de franchir la RN57 ;
- le second **(2)** permettant à la bretelle route de Dole Ouest → RN57 Nord de franchir la RN57 (par le dessus) ;
- le troisième **(3)** permettant à la bretelle route de Dole Ouest → RN57 Nord de franchir la route de Dole (par le dessous).



- Le réaménagement du carrefour rue de l'Oratoire-rue de Dole : ce carrefour est en dehors du périmètre de l'aménagement de la RN57. Cette demande sera donc relayée aux gestionnaires de ces deux voiries.

#### Modes doux

- L'aménagement des voies modes doux entre les échangeurs de l'Amitié et de Saint-Ferjeux : les voies modes doux prévues sont représentées sur le schéma ci-après. Elles sont bien prévues en site propre, séparées physiquement des circulations automobiles. Leur largeur n'est pas encore connue précisément à ce stade des études. Concernant les connexions aux réseaux existants, celles-ci sont prévues de la manière suivante :
  - une passerelle modes doux permettra de connecter la rue des Flandres-Dunkerque à la voie verte longeant la RN57 côté Micropolis (1). La connexion pourra ensuite s'effectuer à la piste cyclable existant sur la rue de Dole en direction du centre-ville ;
  - la voie modes doux longeant la RN57 passera devant Micropolis, longera la bretelle RN57 → Rue de Dole direction centre-ville, franchira cette bretelle grâce à un ouvrage d'art (par-dessus) (2), franchira ensuite la rue de Dole grâce au nouvel ouvrage réalisé et continuera ensuite vers le Nord.



## Au niveau de Micropolis et de l'échangeur de Planoise

### Mode routier

Selon l'un des avis recueillis, les bretelles d'entrée et de sortie prévues dans le projet enclavent Micropolis et retirent au Parc des Expositions « *toute adresse sur la ville* ».

Pour un autre, l'accès routier à Micropolis en venant du Sud est « *quand même un accès essentiel* ».

Des contributeurs souhaiteraient en complément une voie au Nord permettant de joindre la sortie de Micropolis à la rue de Dole (« *Elle pourrait être parallèle à la RN57 et rejoindre la bretelle de la foire* »).

La question de la stabilité des sols dans le secteur est posée par plusieurs personnes.

Pour ce qui concerne la trémie couverte, certains considèrent qu'elle « *ne recherche pas de véritable continuité urbaine* », qu'elle pourrait être plus longue, ou encore qu'il faudrait créer une « *esplanade* » entre Planoise et Micropolis permettant la prise en compte des questions liées à la pollution et réalisant une couture urbaine, comme cela est recommandé par l'étude « de et autour de la RN57 ». Pour un autre, la trémie couverte ne devrait être consacrée qu'aux modes doux.

D'autres personnes demandent si la trémie s'adresse à tous les modes (routier et modes doux) et si elle permettra de supprimer les feux actuels qui engendrent des encombrements. D'autres encore si des ouvrages de moindre dimension comme des ponts piétons ou une passerelle accessible aux personnes à mobilité réduite ne suffiraient pas tout en étant moins coûteux.

Un contributeur s'interroge sur la voie d'accès entre l'échangeur de Planoise et Micropolis. Il lui semble qu'elle est compliquée à réaliser et souhaite savoir si une seule voie ne serait pas suffisante. Un autre propose la création d'un accès à Micropolis depuis la rue du Docteur-Mouras.

Une personne s'interroge également sur la création d'un nouveau rond-point dans le secteur de Planoise, qui semble apparaître comme tel dans les schémas présentés par le maître d'ouvrage.

Une autre questionne sur les possibilités de stationnement si les « délaissés » le long de la RN57, largement utilisés lors de la Foire comtoise notamment, ne sont plus accessibles aux automobilistes.

### Desserte en transports collectifs

Quelques expressions portent sur la desserte en transports collectifs du Parc des Expositions Micropolis :

- elles demandent le maintien de l'arrêt de bus dans le sens Planoise-Nord au plus près de l'entrée de Micropolis ou la possibilité de maintenir ces arrêts une fois que la RN57 sera aménagée à 2 x 2 voies ;
- un contributeur souhaite savoir de quelle manière fonctionnera l'accès des bus venant du Nord et se rendant à Micropolis et au pôle d'échange de Planoise ;
- des personnes demandent si le parking-relais sera agrandi avec le projet (« *Ce serait intéressant* », indique l'une d'elles) ;
- d'autres souhaitent savoir si le projet aura des impacts sur le pôle d'échanges.

L'un des contributeurs souligne que la proximité du parking-relais « *constitue un point particulier d'amélioration à apporter pour maximiser le report modal sur les transports en commun de la Ville* ».

### Modes doux

Plusieurs contributeurs se disent satisfaits qu'une voie pour les modes doux soit prévue sur la trémie couverte. Selon l'un des avis, « *c'est un beau projet pour la liaison Saint-Ferjeux-Planoise/Cassin* ».

Un usager du site suggère d'ajouter au projet une allée piétons et cycles en pente douce, goudronnée, permettant de rejoindre la future trémie couverte à partir de la rue Robert-Schumann. Il précise qu'il s'agirait d'aménager l'itinéraire utilisé actuellement par les piétons.

Différentes suggestions sont émises pour améliorer les accès à Micropolis depuis la Malcombe :

- créer l'entrée piétonne du côté de la station de tramway Malcombe, l'entrée actuelle risquant d'être dangereuse dans l'avenir car trop proche de la RN57 à 2 × 2 voies ;
- créer une voie mode doux pour l'accès depuis la Malcombe, « *indispensable* » pour éviter le détour ;
- supprimer les barrières qui gênent la circulation des vélos dans le passage dénivelé sous la RN57.

Une personne demande des précisions sur les raccordements de la liaison douce à la rue des Flandres-Dunkerque et à la bretelle de Micropolis.

D'autres contributeurs souhaitent que la voie modes doux soit conservée entre la station de tramway Micropolis et le passage inférieur, de manière à ce que deux liaisons soient assurées : vers Beure et vers la polyclinique et la jardinerie par les rues Auguste-Renoir et Pierre-Rubens.

Le souhait que la liaison douce soit prolongée jusqu'à la jardinerie par la rue Blaise-Pascal est également exprimé.



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### Mode routier

- **L'enclavement de Micropolis** : les bretelles d'entrée et de sortie du site de Micropolis prévues au projet permettent de le desservir de manière lisible et directe depuis le giratoire de Planoise. Ce mode de desserte nous paraît répondre à la problématique d'« adressage » du site sur la ville.
- **La sortie du site de Micropolis vers le Nord** : le besoin d'une sortie du site de Micropolis sur la RN57 vers le Nord a également été exprimé par les collectivités partenaires du projet. Cette sortie, dont la faisabilité technique n'est pas encore confirmée à ce stade des études, sera étudiée dans le cadre des études détaillées à venir.
- **La stabilité des sols** : les études détaillées à venir comprendront un volet géotechnique qui inclura la réalisation de sondages, d'essais et de mesures sur les sols dans l'emprise du projet, et permettra de contrôler la faisabilité géotechnique du projet et d'en définir les principes généraux de construction.

- Les caractéristiques de la trémie couverte** : la trémie couverte envisagée aura une longueur d'environ 40 mètres. Cette longueur paraît suffisante pour y créer les aménagements et les espaces nécessaires à la réalisation d'une couture urbaine, telle que préconisée dans le programme d'aménagement « de et autour la RN57 ».

La longueur de cette trémie a été déterminée en faisant un compromis entre le besoin d'espace élargi pour réaliser cette couture urbaine, la nécessité d'y placer la voirie routière sortant du site de Micropolis pour rejoindre le giratoire de Planoise et les critères de coût (car un tel aménagement a un coût important, directement dépendant de sa longueur).

La trémie ne pourra pas être limitée aux seuls déplacements modes doux, car elle doit permettre également à la voie routière sortant de Micropolis de rejoindre le giratoire de Planoise.

Par ailleurs, la mise en place de cette trémie permettra bien de supprimer les feux actuellement en place pour la traversée piétonne : en effet, la trémie jouera le rôle d'espace modes doux sécurisé pour traverser la RN57 depuis Planoise pour rejoindre Micropolis.
- La sortie du site de Micropolis vers la rue du Docteur-Mouras** : la mise en place d'une telle sortie relève de la compétence de la Ville de Besançon puisqu'elle a un impact à la fois sur le réseau viaire exploité par la Ville, mais également sur les quartiers d'habitation riverains. La demande lui a été transmise.
- Capacités de stationnement du site de Micropolis** : les pratiques actuelles de stationnement au bord de la RN57 et sur les délaissés sont d'ores et déjà interdites et dangereuses. La problématique de la capacité de stationnement doit être examinée par la direction du site. Un travail d'optimisation pourra être effectué en coordination avec le projet d'aménagement de la RN57 pour solutionner ce problème déjà existant.

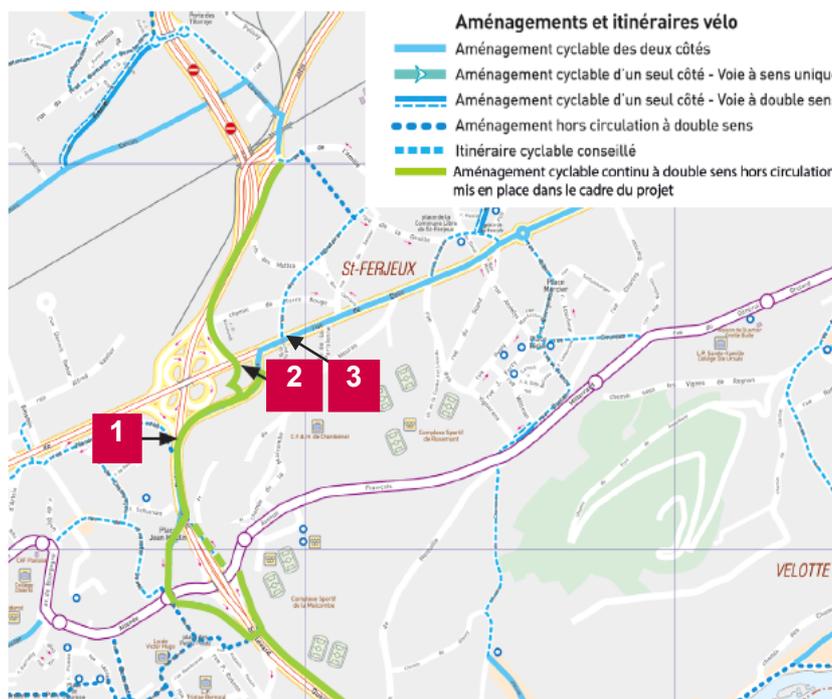
#### Desserte en transports collectifs

- Le maintien des arrêts de bus au plus près du site de Micropolis** : le trajet des bus desservant Micropolis est à revoir dans le cadre du projet. En effet, à l'heure actuelle, les bus circulant sur la RN57 peuvent desservir Micropolis de manière directe depuis la RN57, avec des arrêts en bordure de l'infrastructure. Ce ne sera plus possible avec le projet proposé. Cependant, il sera nécessaire de veiller à ce que l'arrêt de transport en commun puisse être le plus proche possible du site de Micropolis et que les trajets des bus soient revus dans le sens d'une performance accrue.
- La capacité du parking-relais** : dans le cadre du projet, il est prévu de laisser la capacité du parking-relais telle qu'elle existe à l'heure actuelle. Une augmentation de la capacité, déjà difficile à l'heure actuelle, le restera après la réalisation du projet compte-tenu des contraintes foncières.
- L'impact sur le pôle d'échange** : le projet va obliger à modifier la desserte du pôle d'échange pour les transports en commun venant du Nord. En effet, ceux-ci ne pourront plus sortir directement de la RN57 pour arriver sur le pôle d'échange (la bretelle existant à l'heure actuelle ne pourra pas être

maintenue du fait de la trémie). Le trajet des bus dans ce sens va donc devoir être revu.

### Modes doux

- **La création d'une connexion avec les aménagements modes doux de la rue Robert-Schumann** : les aménagements modes doux créés dans le cadre du projet seront bien connectés aux aménagements existants, et en particulier à ceux de la rue Robert-Schumann.
- **La création de l'entrée piétonne au site de Micropolis du côté de la station de tramway Malcombe** : une entrée piétonne existe déjà à l'heure actuelle depuis la station Malcombe, mais cette entrée n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) du fait des escaliers permettant de « monter » au site de Micropolis (il y a en effet un dénivelé important entre l'avenue François-Mitterrand devant la Malcombe et le site de Micropolis). Une entrée piétonne accessible PMR depuis l'avenue François-Mitterrand serait donc un complément vraiment utile pour le projet. Les études techniques détaillées devront déterminer si elle est techniquement réalisable.
- **La suppression des barrières qui gênent la circulation des vélos dans le passage dénivelé sous la RN57** : cette remarque est du ressort de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, qui exploite le réseau cyclable existant. Elle lui a été transmise.
- **Le raccordement de la voie modes doux à la rue des Flandres-Dunkerque et à la bretelle de Micropolis** : le schéma de principe des aménagements modes doux figure ci-dessous. La rue des Flandres-Dunkerque sera connectée au côté Est de la RN57 par une passerelle modes doux (2), qui permettra de rejoindre soit la voie cyclable allant vers le Nord en longeant la RN57 (2), soit la bande cyclable de la rue de Dole en longeant le site de Micropolis (3).



- La conservation de la voie modes doux existante entre la station de tramway Micropolis et le passage inférieur sous la RN57 allant vers la Malcombe : cette voie modes doux sera conservée dans le cadre du projet.
- La prolongation de la liaison douce jusqu'à la jardinerie par la rue Blaise-Pascal : cette liaison douce existante (très large trottoir) le long de la rue Blaise-Pascal sera maintenue dans le cadre du projet.

## Au niveau du quartier des Vallières

### Mode routier

Les perceptions sur les aménagements envisagés dans le projet pour améliorer la desserte du quartier des Vallières sont très positives. Plusieurs contributeurs saluent la perspective d'un passage à double sens de la rue Blaise-Pascal, jugé « *tout à fait nécessaire* » et utile pour « *pouvoir se rendre depuis la Polyclinique direction Nord sans emprunter le boulevard Allende* ».

Deux propos rappellent que les conditions actuelles sont insatisfaisantes : « *Je vous en félicite car effectivement ce quartier est à désenclaver* », « *Je souscris à 100 % car il est ridicule de faire tout le tour comme actuellement* ».

L'un des contributeurs apporte une nuance : il considère que la sortie vers la RN57 Sud est utile « *à la condition d'en interdire l'accès aux camions qui fournissent le secteur médical et la jardinerie* ».

Une personne demande une bretelle d'accès en provenance de Beure afin d'éviter l'échangeur de Micropolis saturé aux heures de pointe.

Une autre alerte sur l'absence d'éclairage sur la RN57 au niveau des Vallières, qui crée un « *trou noir* ».

Une autre exprime des inquiétudes sur le stockage des poids lourds tel qu'il se pratique aujourd'hui le long de la RN57, au niveau de la jardinerie.

## ➤ RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### Mode routier

- La mise à double sens de la rue Blaise-Pascal : cet aménagement permettant de regagner l'échangeur de Planoise depuis le quartier des Vallières a été regardé dans la première phase d'étude, toutefois sa faisabilité reste encore à confirmer. Ce point sera approfondi dans la prochaine étape d'études. Les attentes exprimées sur ce point au cours de la concertation sont bien notées.

- **L'interdiction de l'accès à la bretelle quartier des Vallières → RN57 Sud aux camions qui fournissent le secteur médical et la jardinerie** : il serait contre-productif d'interdire cette bretelle aux poids lourds puisque son objectif est bien d'éviter les circulations à travers le quartier de Planoise pour rejoindre le giratoire de Planoise.
- **La mise en place d'une bretelle d'accès en provenance de Beure vers le quartier des Vallières afin d'éviter l'échangeur de Micropolis saturé aux heures de pointe** : une telle bretelle en provenance de Beure est complexe à mettre en place du fait de la topographie des lieux. Le dénivelé entre la RN57 (déjà en remblai - c'est-à-dire surélevée - par rapport au terrain naturel) et le quartier des Vallières est en effet très important, ce qui nécessiterait la réalisation d'un ouvrage d'art très complexe et coûteux.
- **L'absence d'éclairage sur la RN57 au niveau des Vallières** : la traversée des Vallières par la RN57 marque la sortie de la ville de Besançon. La doctrine de l'exploitant Direction Interdépartementale des Routes (DIR) est de ne pas éclairer les infrastructures (sauf points singuliers dangereux) en dehors des agglomérations. C'est pour cette raison qu'il n'y a pas d'éclairage sur cette section. Le projet ne viendra pas modifier ce principe.
- **Le stockage des poids lourds le long de la RN57** : à l'heure actuelle, les poids lourds se stockent en bordure de la RN57, sur les surlargeurs existantes qui serviront à mettre la RN57 à 2 x 2 voies. Ce stationnement « sauvage » est possible à l'heure actuelle, car ces espaces ne sont pas « qualifiés » et sont accessibles (pas de glissière). Après la réalisation du projet, tous les espaces seront qualifiés, et surtout des glissières rendront physiquement impossible le stationnement des véhicules en bordure de la RN57.

## L'accès dédié à la station d'épuration de Port-Douvot et le vallon des Vallières

### Mode routier

Plusieurs questions portent sur les modalités de restriction de l'accès à la station d'épuration aux seuls poids lourds et sur la fiabilité de ces modalités. Certains contributeurs font de cette restriction d'accès la condition pour que l'aménagement soit « positif » ou souhaitent qu'elle soit notifiée suffisamment « en amont » aux usagers de la RN57.

Une crainte est exprimée par l'un des contributeurs : qu'un accès élargi aux véhicules particuliers accroisse la circulation sur le chemin d'Avanne à Velotte puis dans la Grande Rue à Avanne, « *ce qui sera dommageable pour les cyclistes qui empruntent cet itinéraire* » précise-t-il.

Au contraire, d'autres personnes suggèrent d'autoriser tous les véhicules à emprunter ce futur accès, car cela permettrait selon elles de désengorger et de sécuriser « *toutes les petites voies* » du secteur, en particulier le chemin de Montoille.

L'une d'entre elles estime que cela « *donnerait des facilités de déplacements aux habitants de Velotte, d'Avanne et du secteur des Vallières* ».

Un habitant du Chemin des Vallières s'interroge sur l'implantation de rampes, qui risquent d'être à forte déclivité, pour accéder au Chemin des Vallières.

### Modes doux

Le sujet des modes doux dans le secteur de Port-Douvot suscite deux questions : l'une sur la restriction automobile prévue sur le chemin des Vallières, l'autre sur le traitement de l'intersection entre la liaison douce et la voies d'accès aux poids lourds, l'enjeu étant d'assurer la sécurité des cyclistes et des piétons.

Un souhait est exprimé sur une liaison douce indépendante, non partagée avec les camions qui emprunteront le Chemin des Vallières.

## ➤ RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### Mode routier

- **Les modalités de restriction des accès de service à la station d'épuration de Port-Douvot :** l'aménagement d'accès de service depuis la RN57 pour desservir plus directement la station d'épuration est bien prévu uniquement pour les poids lourds devant desservir la station. Il sera donc tout à fait nécessaire de mettre en place les restrictions d'accès indispensables pour arriver à cet objectif. Ces restrictions d'accès seront à déterminer en concertation avec l'exploitant de la station d'épuration. À l'heure actuelle, il est envisagé la mise en place de barrières au niveau des bretelles de service, couplées à un bouton d'appel renvoyant directement à la station d'épuration.

Il n'est en aucune manière prévu d'ouvrir ces accès à tous les usagers, car cela occasionnerait une circulation trop importante sur des voiries locales non adaptées.

- **L'implantation des bretelles de service :** les implantations prévues pour ces accès de service sont situées à proximité des pépinières bisontines et d'Emmaüs, là où la RN57 se trouve au même niveau que le terrain naturel. Cette implantation a été déterminée pour éviter les rampes trop importantes pour les poids lourds.

### Modes doux

- **La cohabitation des modes doux et des véhicules motorisés sur le chemin des Vallières :** dans le projet soumis à la concertation publique, il était envisagé d'aménager une simple bande cyclable (sans séparation physique) sur le chemin des Vallières. Cette proposition avait été faite sur la base du constat d'une largeur existante relativement faible du chemin des Vallières, d'une circulation peu importante des véhicules (ces voies ne sont que des voiries de desserte locale) et de faible fréquentation des poids-lourds à la station d'épuration.

Cependant, la demande de voies modes doux en site propre, protégées de la circulation motorisée sur le chemin des Vallières, a été largement relayée lors de la concertation publique. Dans la suite des études détaillées, la possibilité d'aménager des voies modes doux en site propre sera étudiée et les impacts en termes d'acquisitions foncières seront examinés.

## La traversée du Doubs et l'échangeur de Beure

### Mode routier

Tous les contributeurs qui s'expriment sur le projet dans ce secteur approfondissent la question du fonctionnement de l'échangeur de Beure.

De manière générale, ils considèrent qu'un risque d'encombrements demeurera, malgré les shunts envisagés dans le projet. Une question porte sur la réelle efficacité du shunt venant de la voie des Mercureaux si la majeure partie du trafic est en direction du Nord. Une personne s'inquiète que les poids lourds soient autorisés à emprunter les shunts ce qui créerait selon elle des risques supplémentaires d'encombrements, de nuisances sonores et de pollution pour les riverains.

Les contributeurs jugent que la variante préférentielle 3 « *n'assure pas la continuité à 2 x 2 voies* » et « *ne répondra pas à la fonction "fluidifier durablement le trafic"* », qui correspond pourtant, disent-ils, « *aux grandes attentes des Bisontins* ».

En majorité, ces contributeurs préconisent la variante 1 « shunt moyen » ou la variante 2 « shunt long » ou encore proposent différentes solutions d'aménagement (la plupart illustrées par des schémas) pour fluidifier le secteur :

- l'ajout d'un shunt Nord-Sud « *en estacade* », c'est-à-dire avec un ouvrage surélevé à claire-voie permettant d'éviter les remblais ;
- l'ajout d'un shunt reliant la RN83 à la RD683 qui éviterait l'échangeur de Beure ;
- un viaduc en biais sur le Doubs, le raccordement depuis la RN83-RD683 à la voie des Mercureaux par la chaussée actuelle et le raccordement RN83-RD683 à la RN57 qui « *se ferait après le franchissement du Doubs* » ;
- un passage en tunnel sous le Doubs ;
- des shunts débutant plus en amont, selon une solution étudiée en 1972, et permettant à une partie du trafic d'éviter les deux ronds-points de Beure ;
- un échangeur unique au lieu des deux existants permettant, selon la personne qui suggère cette solution, de gagner en visibilité, en confort et en fluidité ;
- un échangeur complet ou un ouvrage dénivelé permettant de séparer les trafics en fonction des destinations ;
- la suppression de l'échangeur et la réorganisation des mouvements au moyen de shunts et de voies distribuées à partir de l'échangeur ;
- la séparation des trafics entre les shunts réservés aux véhicules particuliers et les giratoires réservés aux poids lourds - de cette manière, le coût des shunts serait « *amoindri avec une chaussée plus étroite* » puisqu'ils seraient réservés aux véhicules particuliers.

L'un des contributeurs souligne que la variante 3 implique que le projet se rapproche des habitations existantes et que cela générera en conséquence davantage de nuisances pour les riverains. Cette personne suggère d'éloigner l'échangeur en le positionnant plus à l'ouest.

Dans sa délibération, la commune de Beure indique que le Conseil Municipal se positionne « *en faveur des variantes qui impacteraient le moins possible la commune de Beure à savoir les variantes 1 et 2. Dans l'hypothèse où la variante 3 dite variante préférentielle serait choisie, le Conseil Municipal demande à la DREAL qui pilote cette opération de proposer des solutions concrètes et efficaces aux problèmes posés à savoir : la démolition de 2 voies, 3 habitations, l'enclavement du quartier des Piccotines et la nécessité de revoir l'accès aux modes doux* ».

Des personnes questionnent sur la réutilisation des piles de pont actuelles pour construire le nouvel ouvrage de franchissement du Doubs.

### Modes doux

Pour ce qui concerne les modes doux dans ce secteur, les avis portent sur des questions de sécurité et de confort. Pour une association d'usagers, la nécessité de traverser les 3 voies de la RN57 dans certaines variantes « *n'est pas envisageable* » ; elle rappelle qu'un accident est survenu récemment et estime que la meilleure solution consiste en une traversée de la RN57 en passage souterrain.

Un contributeur alerte, « *si l'accès au quartier des Piccotines est conservé par le shunt* », sur le cisaillement avec la liaison douce.

Il indique souhaiter également, dans le cas de feux tricolores à bouton d'appel pour traverser le rond-point RN83-RD683, des boutons d'appel « *passant au vert dès l'appel d'un cycliste* » pour éviter « *des temps d'attente trop longs* ». Plus généralement, des habitants posent la question de la traversée de la RN83 à pied, et en toute sécurité.

Pour l'un des contributeurs, le projet « *ne fait pas apparaître de traversée convenable de la RN83 permettant aux habitants de Beure de rejoindre les aménagements modes doux* ».

Une personne souhaite savoir si la liaison douce sera réservée aux modes doux ou partagée avec les riverains en voiture.

## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### Mode routier

- **Le choix de la variante :** le choix de la variante préférentielle présentée dans le dossier de concertation relève d'un compromis entre les enjeux de trafic, de coût et d'impact foncier. La variante 3 n'est pas celle qui répond de la façon la plus satisfaisante aux enjeux de trafic (même si elle améliore dans des proportions très importantes la situation actuelle), mais elle est largement moins coûteuse que les autres, et a un impact limité sur le foncier.

Compte-tenu des nombreuses expressions remettant en cause ce choix, des études complémentaires vont être effectuées sur cet échangeur afin de :

- réexaminer les variantes possibles (en regardant également la faisabilité des différentes variantes proposées par les contributeurs) ;
- réaliser des simulations complémentaires de trafic pour vérifier la capacité des variantes à écouler le trafic ;
- et surtout essayer d'optimiser les autres variantes afin d'en limiter les coûts.

À l'issue de ces études complémentaires, un choix de variante pourra être entériné. Ce choix de variante sera effectué dans le dossier de déclaration d'utilité publique, à la lumière d'éléments très détaillés et complets de coûts, de trafic, d'impact sur le lit majeur du Doubs et d'impact foncier qui seront portés à la connaissance du public dans le dossier.

- **La réutilisation des piles de pont existantes en attente** : aucune des trois variantes présentées dans le dossier de concertation ne prévoit de réutiliser les piles existantes. En effet, d'une part ces piles ne sont pas disposées au bon endroit pas rapport aux ouvrages d'art projetés, d'autre part elles ne sont pas dimensionnées pour supporter la largeur de tablier prévue pour ces variantes.

#### Modes doux

- **La traversée de la RN83 pour les modes doux** : la variante préférentielle (variante 3) impacte le Chemin des Piccotines qui permet la sortie du quartier des Piccotines. Des études complémentaires vont être conduites sur les variantes (voir ci-dessus). Si la variante 3 est choisie à l'issue de ces études, cela impliquera pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes de franchir trois voies (les deux voies routières actuelles et la voie de shunt). Des solutions pour les modes doux, de type traversée inférieure, sous la RN83, ou feux avec bouton d'appel, devront donc être trouvées.
- **La liaison douce à Beure** : elle sera indépendante des voies routières et séparée physiquement de la circulation routière afin de garantir la sécurité des piétons et des cyclistes dans ce secteur où la circulation est dense.

## 4.4. D'autres attentes

Quelques expressions recueillies abordent d'autres problématiques de circulation, en dehors du cadre du projet :

- la demande d'une solution pour « *la sortie* » des habitants de la rue de Dole, confrontés à « *une vitesse trop importante dans la bretelle* » ;
- une attente sur la création d'une deuxième voie d'accès depuis la route de Dole « *en supprimant le pseudo-trottoir non utilisé qui est réalisé le long de la route d'accès au rond-point et qui rejoindrait directement la route de Franois par ce rond-point* » ;
- une alerte sur le réglage des feux de régulation sur la route de Lyon à Beure, ces feux pouvant être au rouge alors qu'il ne vient aucun véhicule depuis Besançon.



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **Une solution pour la « sortie » des habitants de la rue de Dole** : dans le cadre du projet, l'échangeur de Saint-Ferjeux est réaménagé, mais cela ne va pas modifier la situation des habitations de la rue de Dole. Ces habitations se retrouveront comme à l'heure actuelle dans la zone d'insertion de la bretelle sur la route de Dole. Néanmoins, certains des accidents constatés à l'heure actuelle sont dus effectivement à une vitesse trop élevée des usagers, mais également à une bretelle relativement glissante du fait de la présence d'arbres imposants qui la surplombent (la chaussée reste humide).
- **La création d'une deuxième voie d'accès depuis la route de Dole jusqu'au giratoire de la sortie vers Franois** : cette remarque concerne l'aménagement de la route de Dole, et ne rentre pas dans le cadre de ce projet. Elle a donc été transférée au Conseil Départemental du Doubs, gestionnaire de la route de Dole.
- **Le réglage des feux de régulation sur la route de Lyon à Beure** : Les feux de régulation installés sur la route de Lyon et sur la RN83 à Beure servent à la régulation du trafic sur la voie des Mercureaux. En effet, en heure de pointe, le volume de trafic trop important sur l'échangeur de Beure provoque des congestions sur tous les axes qui se rencontrent à ce nœud important. Or, sans régulation, la congestion peut être telle sur la voie des Mercureaux qu'elle peut remonter jusqu'au tunnel du Bois de Peu voire au-delà, situation qui n'est pas acceptable puisque l'arrêt d'un véhicule est interdit dans un tunnel.  
Ces feux de régulation ont ainsi pour objectif de rendre prioritaire le trafic en provenance de la voie des Mercureaux sur le trafic provenant des autres axes afin que la queue de bouchon de la voie des Mercureaux n'atteigne pas le tunnel. Dans le cadre du projet proposé, la fluidification du trafic au niveau de l'échangeur de Beure permettra de supprimer ces feux de régulation.

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

### Le bruit

Le bruit est le principal impact environnemental sur lequel les contributeurs, et en premier lieu les riverains s'expriment, quelques-uns en soulignant que les niveaux sonores sont déjà élevés aujourd'hui et même difficilement supportables.

En fonction des secteurs, les demandes portent sur :

- au niveau de Micropolis et du quartier de Planoise - où, insiste l'un des avis, il y a « *la présence de nombreux logements et équipements publics* » -, une réduction de la vitesse de circulation à 50 km/h ou encore l'allongement de la trémie couverte « *au maximum* ». Un habitant souhaite que la trémie soit paysagée « *pour son embellissement* », un autre indique que les spectacles à Micropolis et les avertisseurs des ambulances contribuent également au niveau sonore dans le quartier ;
- sur le Chemin de Vallières : des protections anti-bruit et une réduction de la vitesse à 70 km/h sur ce tronçon de la RN ;
- place Jean-Moulin : des murs et des revêtements de chaussée anti-bruit ;
- sur le Chemin du Champ-Melin : des protections « *comme dans la descente des Mercureaux* » (c'est-à-dire, indique l'un des avis, un revêtement anti-bruit, des murs anti-bruit - si possible « *esthétiques* » - ainsi qu'une limitation de vitesse à 70 km/h) ;
- sur le Chemin des Mottes : plusieurs habitants demandent des protections ou un « *abaissement du niveau de la route* » ainsi qu'une limitation de la vitesse ;
- dans le secteur de Velotte, Chaudanne et Casamène : en raison des risques de surcroûts de trafic sur la RN57 et sur la voie des Mercureaux avec le projet, « *une étude d'impact sur ce secteur afin que la RD683 soit aménagée pour limiter les nuisances en termes de circulation, vitesse, bruit* » ;
- à Beure : des murs anti-bruit et des revêtements « *silencieux* » sur la chaussée, tout particulièrement si la variante préférentielle 3 devait être choisie. Des personnes s'inquiètent de l'augmentation des nuisances sonores sur la RN83 avec le projet. Plusieurs rappellent que la voie des Mercureaux possède des murs anti-bruit et qu'elle a fait l'objet, lors de sa conception, d'un travail avec les habitants et de mesures de protection qui sont allées au-delà des seuils réglementaires.



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- La prise en compte des nuisances sonores pour les riverains de la RN57 entre l'échangeur de Planoise et le pont de Beure (qui sont situés en zone d'ambiance non modérée) constitue un enjeu important du projet, qui sera traité dans le cadre de l'étude d'impact à venir.
- L'étude d'impact qui va être réalisée approfondira les enjeux liés au bruit. Une démarche réglementaire, liée à l'application de la loi sur le bruit, sera conduite pour prendre en compte les nuisances sonores induites par le projet dans tous les secteurs le long de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure.

Cette démarche se déroule en trois étapes : la réalisation d'un état initial, sur la base de mesures des niveaux sonores au niveau de l'ensemble des habitations concernées par le projet, la réalisation de simulations du bruit futur une fois le projet mis en service, puis la définition des protections adéquates permettant de respecter les seuils réglementaires de bruit. Ces protections seront présentées dans le cadre du dossier d'enquête publique et donneront lieu à une concertation avec les riverains concernés.

Il n'est donc pas encore possible de s'engager sur les secteurs ou le type de protections qui pourront être mises en place. Les secteurs concernés par le bruit pourront faire l'objet de quatre types de protection possibles :

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

### Les besoins de foncier

Des riverains dont l'habitation est directement concernée par la variante préférentielle 3 à Beure expriment des inquiétudes sur leur devenir.

Des habitants du Chemin des Vallières, côté pair et impair, souhaitent connaître les éventuels impacts du projet sur leurs propriétés (terrains et maisons).



### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Dans la phase d'élaboration des différentes variantes d'aménagement, une attention toute particulière a été accordée à la consommation de foncier. Les solutions présentées sont celles qui minimisent les besoins en foncier et notamment en foncier bâti.

Les habitants du quartier des Piccotines à Beure sont effectivement concernés par la variante préférentielle 3. Ceux-ci ont été rencontrés par le maître d'ouvrage pendant la phase de concertation, une réunion publique spécifique a été organisée à l'initiative du Maire de Beure et un engagement de concertation continue a été pris par le maître d'ouvrage vis-à-vis de ces riverains. Les plus concernés ont par ailleurs été rencontrés individuellement, afin de leur proposer des solutions et de leur donner les informations les plus précises possibles. L'engagement a été pris de continuer à dialoguer avec eux et à les rencontrer en tant que de besoin dans la suite des études.

Par ailleurs, il est probable que plusieurs habitations doivent être achetées et détruites dans le cadre du projet. Les propriétaires concernés feront l'objet d'une attention toute particulière et des solutions amiables seront préférentiellement recherchées.

- L'étude d'impact à venir approfondira les besoins de foncier et sur cette base les propriétaires concernés seront rencontrés. Le stade actuel des études ne permettait en effet pas de définir très précisément (à l'échelle de la parcelle) les besoins en foncier dans ce secteur. Une concertation particulière pour ces riverains sera organisée dans la suite des études, dès que les besoins en foncier auront été précisés.

## La desserte du quartier des Piccotines

L'un des contributeurs sur ce thème juge que « *la desserte du quartier par le shunt RN57-RN83 n'apportera que des nuisances et est trop complexe* ».

Quelques solutions pour la future desserte du quartier des Piccotines sont suggérées par les habitants, comme :

- relier le quartier à la rue du Stade en aménageant un seul accès avec giratoire sur la RN83 avec le chemin du Stade et le chemin de la Vierge ; une personne alerte sur la dangerosité de ce carrefour et suggère d'y implanter un feu tricolore avec déclenchement séquentiel ;
- utiliser « *le passage existant par l'arche située sous la RN57* ».



## RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- La variante préférentielle (variante 3) à Beure impacte le Chemin des Piccotines qui permet la sortie du quartier des Piccotines. Des études complémentaires vont être conduites sur les variantes (voir 4.3.). Si la variante 3 est choisie à l'issue de ces études, cela impliquera pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes de franchir trois voies (les deux voies routières actuelles et la voie de shunt). Différentes solutions sont envisageables pour les automobilistes ; elles ont été abordées lors de la réunion spécifique qui a été organisée à l'initiative du Maire de Beure pendant la concertation publique :
  - création d'une voie de desserte parallèle au Doubs, le long des jardins, et traversant le lieu-dit « Poussot » pour rejoindre la rue du Stade puis la RN83 ;
  - création d'une voie de desserte passant en dessous du remblai situé entre les deux giratoires de l'échangeur de Beure pour rejoindre le chemin des Romains puis la rue de Lyon ;
  - création d'un passage inférieur sous la RN83 depuis le Chemin des Piccotines pour rejoindre le Chemin du Pauliet, la rue de la Gare puis la rue de Lyon.
 Des solutions pour les modes doux, de type traversée inférieure, sous la RN83, ou feux avec bouton d'appel, seront également étudiées. L'engagement a été pris par le maître d'ouvrage de réaliser une concertation particulière avec les riverains du quartier des Piccotines sur la desserte future et les contraintes particulières.

## La qualité de l'air

Quelques expressions portent sur la qualité de l'air, notamment pour indiquer que l'aménagement de la RN57 risque d'accroître la pollution urbaine - les habitants considèrent que c'est le cas particulièrement pour la variante préférentielle 3 à Beure, ou pour souligner de façon plus générale que cette dimension « *doit également être prise en compte* » dans le projet.

### ➤ RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

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

## Les vibrations

Quelques questions sont posées sur les modalités de prise en compte des vibrations pour les habitations de Beure et notamment du quartier des Piccotines.

### ➤ RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- L'aspect des vibrations sera également pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement à venir.

## L'agriculture

L'un des acteurs souligne qu'une agriculture urbaine est présente dans le secteur des Vallières avec « *des valeurs agronomiques importantes* » et qu'il y a un risque que l'aménagement augmente la pollution des sols.

### ➤ RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le point particulier de l'agriculture et de la pollution des sols sera également abordé de manière détaillée dans l'étude d'impact. Mais d'ores et déjà, il est possible de dire que le projet aura plutôt un impact bénéfique par rapport à la pollution des sols. En effet, le projet va permettre de mettre en place un système complet de recueil et de traitement des eaux de chaussées, qui n'est pas en place à l'heure actuelle. Et ce système permettra en outre de recueillir et de traiter une pollution accidentelle

comme celle qui pourrait être occasionnée par un poids lourd qui perd son chargement à la suite d'un accident.

## L'hydrogéologie et le risque inondation

Une attente est exprimée sur le développement de « *la connaissance de l'hydrogéologie locale* » pour ne pas s'en tenir, selon ce contributeur, « à l'exploration géotechnique du secteur ».

Une personne demande une attention particulière au risque inondation « *dans le secteur sensible de Beure* », « *déjà impacté par la réalisation de la voie des Mercureaux* ».

Une autre souhaite savoir si le projet conduira à modifier le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) de Besançon.



### RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **Le développement de la connaissance de l'hydrogéologie locale** : Les éléments techniques détaillés issus de l'étude d'impact du secteur seront rendus publics (dans le dossier d'enquête publique) et pourront permettre d'enrichir la connaissance sur cette thématique. Il est par ailleurs possible pour toute personne qui en fait la demande de se faire communiquer des résultats d'études particulières (c'est d'ailleurs souvent le cas sur les inventaires faunes/flores réalisés qui viennent enrichir la connaissance ou mettre à jour les données d'organismes ou d'associations spécialisés).
- **Le risque inondation** : un diagnostic des enjeux lié à l'environnement a été réalisé au cours de la première étape d'études sur le projet (études d'opportunité). Il a permis d'identifier le risque inondation comme un enjeu fort du projet. Ainsi les variantes étudiées ont été élaborées en ayant pour objectif de garantir leur transparence hydraulique. L'étude d'impact à venir permettra de donner des éléments quantitatifs précis sur le sujet.  
Par ailleurs, le projet ne modifiera pas le Plan de Prévention des Risques Inondation, mais il doit prendre en compte ce document qui régit l'usage des sols en fonction des risques d'inondations.

## La faune, la flore et la biodiversité

L'une des expressions recueillies demande une attention particulière à la faune et à la flore aquatiques dans le franchissement du Doubs, ainsi qu'à la préservation des milieux naturels et à la préservation de la qualité de l'eau.

Une personne alerte sur la présence d'espaces « *à fort enjeu local de flore, de faune et d'habitat* » au pied des collines de Planoise, Rosemont et la Roche d'Or, avec en particulier la présence du « *muscardi faux-botrys protégé par la loi* ».

Une autre demande l'implantation d'un passage à faune au niveau des collines : « *La RN, indique-t-il, segmente deux milieux naturels et l'aménagement à 2 x 2 voies serait l'occasion de réparer les "dégâts"* ».

De manière plus générale, un acteur juge « *indispensable* » de mesurer l'impact du projet sur la biodiversité et estime que « *c'est l'occasion d'innover en matière* » de compensations. Ces compensations devraient également être « *sur notre territoire, car il est important qu'on conserve la fonctionnalité de nos milieux* ».



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Un diagnostic des enjeux liés à l'environnement (milieux humains et naturels) a été réalisé au cours de la première étape d'études sur le projet (études d'opportunité). Il met en lumière les points suivants :
  - il n'existe aucun milieu naturel protégé (arrêté de Protection de Biotope, réserve, Natura2000...) à proximité immédiate de la section « Boulevards-Beure » de la RN57 ;
  - les collines de Planoise et de Rosemont, ainsi que les côtes du Doubs font l'objet d'un inventaire du patrimoine naturel : ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) de type I « Colline de Planoise » située à l'Ouest du projet, « Colline de Rosemont » située à l'Est du projet et « Côte du Doubs aux environs de Besançon » située au Sud du projet sur les communes d'Arguel, Avanne-Aveney, Besançon, Beure, Fontain, Larnod et Rancenay ;
  - 274 espèces végétales environ ont été recensées dont quelques espèces invasives (ailanthe glanduleux, aster de Nouvelle-Belgique, balsamine de l'Himalaya, buddléia, renouée du Japon) et quelques autres d'intérêt local (accore vraie, amélanchier à feuilles ovales, œillet des chartreux, séséli des montagnes...). Aucune espèce rare ou protégée n'a été observée. L'intérêt global du site, au niveau de la flore et des habitats, est jugé faible à moyen selon les secteurs.

Les thématiques liées aux milieux humains et naturels seront approfondies au cours de l'étude d'impact à venir. C'est dans cette étude d'impact que le besoin d'ouvrages de transparence écologique (du type passages pour la faune) sera analysé au regard des enjeux particuliers du site. Les mesures permettant d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits y seront précisément décrites.

## Le paysage

Des contributeurs demandent une attention à la préservation du paysage. L'un d'eux précise : « *Il faudrait quand même une image de cette 2x2 voies qui tienne compte du paysage qui l'entoure. On a des belles collines, on a des beaux espaces* ».

Un souhait s'exprime pour le maintien de la butte boisée entre le parking de Micropolis et « *le grand bâtiment du 5 au 11 rue de Franche-Comté* ».

Une personne alerte sur la covisibilité du projet avec le site classé de la Roche d'Or. Elle considère que le projet n'est pas en connexion « avec le grand paysage et la trame verte et bleue en augmentant les emprises, dont quatre voies qui seront complètement infranchissables par la faune et les piétons entre les collines ».

Une demande porte sur une « campagne de propreté » le long de la RN57. Il est souligné à ce propos que la quantité de déchets jetés aujourd'hui au bord de la route est « inimaginable ».



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **L'attention à la préservation du paysage** : un diagnostic paysager a été réalisé au cours de la première étape d'études sur le projet (études d'opportunité). Il met en lumière les enjeux à prendre en compte dans le projet :
  - réaliser des coutures paysagères en accord avec les séquences traversées ;
  - renforcer les continuités paysagères et écologiques ;
  - préserver les secteurs agricoles remarquables, comme celui des Vallières ;
  - prendre en compte la covisibilité avec les sites inscrits, classés et patrimoniaux et veiller à minimiser les impacts de l'infrastructure.

Selon les différentes sections de la RN57, les enjeux portent particulièrement sur :

- entre l'échangeur de l'Amitié et Planoise, les accroches et les traversées pour réduire la coupure que représente la RN57 ;
- entre Planoise et le Doubs où sont traversés des paysages agricoles périurbains encadrés par les collines boisées qui sont des repères dans le paysage, les continuités et la covisibilité ;
- au franchissement du Doubs et à Beure, l'ouverture visuelle sur la vallée du Doubs, les continuités (connexion avec l'EuroVéloroute Nantes-Budapest, raccordement à la voie des Mercureaux) et la covisibilité avec les potagers et les vergers du secteur de Pousset.

L'ensemble de ces points sera approfondi au cours de l'étude d'impact à venir.

- **La butte boisée entre le parking de Micropolis et le bâtiment du 5 au 11 rue de Franche-Comté** : le projet présenté à la concertation publique prévoit le maintien de cette butte boisée située entre le bâtiment d'habitation et le talus jouxtant le parking d'échanges multimodal de Planoise. En effet, la voie modes doux peut être implantée au pied de ce talus côté RN57.
- **Une campagne de propreté sur la RN57** : le sujet de la propreté et du ramassage des déchets sur les infrastructures relève de l'exploitation. Cette demande a donc été transmise à la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) qui exploite la RN57.

## La conduite des études environnementales

L'un des contributeurs indique que « *le projet devra être instruit selon la doctrine ERC et sa séquence "Éviter-Réduire-Compenser" qui concerne également la qualité de l'air et la santé des populations* ». Il regrette que « *ces deux approches* » ne soient pas « *mentionnées p. 15 du document de concertation* ».



### RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Le projet est bien conduit selon la séquence « Éviter-Réduire-Compenser » (ERC) ainsi que l'indique le dossier de concertation (p. 32 du dossier). Cette séquence, ou doctrine issue des lois « Grenelle » 1 et 2 est réglementaire. Elle préside à la conception du projet et se décline selon les 3 étapes suivantes :
  - donner la priorité à l'évitement des sensibilités ;
  - rechercher dans un deuxième temps seulement la réduction des impacts ;
  - enfin compenser les impacts résiduels.

Ainsi, les partis d'aménagement étudiés dans le cadre du projet se sont attachés, sur la base du diagnostic des enjeux pour le milieu humain, les milieux naturels et le paysage, à éviter les secteurs les plus sensibles et à préférer la variante qui évitait au maximum les impacts (par exemple pour le franchissement du Doubs). Le choix d'un aménagement sur place réutilisant au maximum les ouvrages et emprises existants constitue en tant que tel une mesure d'évitement.

Les études détaillées à venir comprendront une étude d'impact sur l'environnement. Celle-ci visera à apprécier les conséquences de toutes natures du projet, notamment environnementales, pour tenter d'en limiter, atténuer ou compenser les impacts négatifs.

## 4.6. La concertation publique

La concertation fait l'objet de plusieurs avis positifs et des personnes soulignent la qualité de la présentation en réunion publique ou la clarté du dossier de concertation.

Toutefois, une personne regrette que la concertation n'ait pas été confiée à « *une instance indépendante* ».

Une autre émet une critique sur les représentations photos-réalistes des points clés de l'aménagement (échangeur de Saint-Ferjeux, Micropolis et échangeur de Beure). Ces vues devraient selon elle, pour être plus proches de la réalité, comporter les éléments « *qui dégradent le cadre de vie* » comme les « *murs anti-bruit, panneaux de signalisation immenses, feux tricolores, voitures* ».

Quelques contributeurs signalent qu'ils n'ont pas reçu la plaquette d'information.

Deux demandes sont faites pour clarifier encore les informations sur le projet :

- que le sens de circulation soit indiqué sur toutes les voies, « *notamment sur les accès des échangeurs* » ;
- que des simulations du fonctionnement des échangeurs soient présentées.

D'autres personnes indiquent attendre les études plus détaillées, et notamment l'étude d'impact sur l'environnement, pour disposer de davantage de précisions sur le projet.

Enfin dans le vallon de Velotte et à Beure s'expriment des attentes d'informations personnalisées ainsi que, à Beure, d'une concertation spécifique sur la desserte du quartier de Piccotines. Des habitants insistent sur le fait qu'il « *faudra travailler avec les résidents* ».



## RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **Une instance indépendante pour la conduite de la concertation :** la concertation sur le projet d'achèvement du contournement de Besançon par mise à 2 × 2 voies de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure a été organisée au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme et en conséquence conduite par le maître d'ouvrage de l'aménagement, à savoir l'État. Des projets de plus grande dimension (notamment les grands projets de création d'infrastructure - nouvelle route ou autoroute, ligne ferroviaire à grande vitesse, etc. -, dont le linéaire est plus long et le coût estimé plus élevé, ces critères étant fixés par Conseil d'État) peuvent faire l'objet d'une procédure de débat public qui est alors animée par une instance indépendante, la Commission Nationale du Débat Public. Le projet n'entrait pas dans ces critères. Toutefois le projet fera l'objet d'une enquête d'utilité publique, prévue en 2019, dont l'organisation sera confiée à un commissaire enquêteur. Le commissaire enquêteur est une personnalité indépendante du maître d'ouvrage nommée par le Tribunal Administratif : tous les citoyens, acteurs, habitants intéressés par le projet pourront s'adresser directement au commissaire enquêteur lors de l'enquête d'utilité publique.
- **Les représentations photos-réalistes et les informations sur le projet :** les attentes sur les documents exprimées au cours de la concertation sont bien notées. Le maître d'ouvrage s'attachera à présenter dans la suite des études des plans et des documents précisés qui permettront d'enrichir l'information et le dialogue avec les acteurs et les habitants.
- **Le calendrier de l'étude d'impact :** l'étude d'impact fait partie des études préalables à l'enquête d'utilité publique, à venir en 2018. Elle fera partie du dossier d'enquête présenté au public au cours de l'enquête d'utilité publique en 2019.
- **La poursuite de la concertation :** Le maître d'ouvrage s'est engagé, au cours de la concertation, à poursuivre les échanges avec les acteurs et les habitants, en particulier sur les points clés de l'aménagement et en s'appuyant sur l'approfondissement des études préalables à l'enquête d'utilité publique, à venir en 2018.

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

### 5.1. Les enseignements de la concertation

Le maître d'ouvrage relève tout d'abord le climat positif et contributif de la concertation. Il remercie toutes les personnes qui ont pris le temps de formaliser leur avis par écrit, de se rendre dans les permanences ou de participer à la réunion publique à Micropolis.

La concertation a mis en lumière des avis contrastés sur l'opportunité de ce projet. Pour autant, il apparaît que la majorité des personnes qui se sont exprimées sur ce thème partagent le constat des difficultés actuelles sur la section « Boulevards-Beure » et la nécessité d'un aménagement permettant en premier lieu de 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 apparaissent également comme des enjeux majeurs dans les contributions.

Les participants à la concertation sont pour leur plus grande part des personnes ou des acteurs directement concernés par le projet : riverains de la RN57, habitants de l'agglomération, usagers des différents modes de transport, Conseils Consultatifs d'Habitants, associations et entreprises. Les contributions et les arguments exposés au cours de la concertation sont de qualité et approfondis : ils permettent d'enrichir de manière très concrète la suite des études.

En particulier, la concertation a permis de conforter certains éléments du dossier :

- la prise en compte des impacts de la RN57 actuelle et du projet pour les riverains, notamment concernant la protection contre le bruit et les besoins de foncier ;
- le maintien ou l'amélioration de la desserte en transport en commun et de la desserte « modes doux » de Micropolis ;
- des données précisées dans la suite des études et de la concertation (plans et documents précisés, informations personnalisées, réponses sur les impacts sur l'environnement et le cadre de vie) ;
- la poursuite de la concertation.

Par ailleurs, la concertation a également permis de faire émerger des attentes particulières :

- pour certains quartiers de Besançon (ZA Terre Rouge, quartier des Vallières) et Beure (quartier des Piccotines), des besoins d'amélioration et/ou de solutions pour les accès locaux ;
- l'étude de nouvelles solutions pour l'aménagement de l'échangeur de Beure, la variante envisagée étant remise en cause par certaines contributions ;
- des aménagements adaptés pour les modes doux, facilitant l'usage du vélo et le rendant attractif, avec spécifiquement la demande d'une voie en site propre de bout en bout.

## 5.2. Les suites à donner

Sur la base du bilan de la concertation, la poursuite des études se fera sur le parti d'aménagement D qui correspond aux attentes exprimées lors de la concertation et qui apporte le meilleur compromis entre l'écoulement du trafic et les enjeux urbains.

Dans la suite du dossier, l'étude d'impact aura vocation à analyser les impacts du projet et à préciser les mesures à mettre en œuvre pour si possible les éviter, les réduire ou le cas échéant les compenser. Elle permettra d'apporter des réponses aux questions posées lors de la concertation. L'étude d'impact portera en effet sur de nombreuses thématiques comme les besoins de foncier, les mesures de protection contre le bruit, les effets du projet sur la qualité de l'air, les vibrations, l'activité agricole et les milieux naturels.

Le maître d'ouvrage s'engage en parallèle à approfondir les études techniques. Il prévoit :

- de réaliser des études complémentaires pour réexaminer les variantes possibles à Beure en fonction de leurs capacités à écouler le trafic en toute sécurité, optimiser l'ensemble des variantes présentées à la concertation afin d'en limiter les coûts et étudier la faisabilité des différentes variantes proposées par les contributeurs de la concertation ;
- d'examiner la possibilité de mettre en place un aménagement modes doux en site propre sur l'ensemble de l'itinéraire entre les « Boulevards » et Beure, notamment sur le Chemin des Vallières où il n'est pas prévu aujourd'hui de site propre et où les impacts en termes d'acquisitions foncières seront mesurés ;
- de poursuivre les études sur une sortie du site de Micropolis vers le Nord et sur une mise à double sens de la rue Blaise-Pascal dans le quartier des Vallières ; la faisabilité technique d'un accès à la ZA Terre Rouge depuis le boulevard Kennedy sera également étudiée ;
- d'étudier la possibilité technique d'une desserte modes doux et accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) du site de Micropolis depuis l'avenue François-Mitterrand.

Une fois ces études avancées et partagées avec les collectivités partenaires du projet, le maître d'ouvrage prévoit d'organiser des concertations spécifiques avec :

- les riverains concernés sur les questions de foncier et de protection contre le bruit ;
- la commune et les habitants de Beure sur la variante d'aménagement à Beure qui sera retenue, ainsi que les habitants du quartier des Vallières (commune de Besançon) impactés par ces aménagements ;

- les habitants du quartier des Piccotines à Beure pour la desserte et le désenclavement de ce quartier dans le cas où la variante 3 serait finalement retenue ;
- les associations de cyclistes pour travailler sur les aménagements pertinents sur la voie modes doux.

Il s'engage également à poursuivre l'information sur l'avancement des études sur la page Internet du projet ([www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr)) et au moyen de réunions avec les Conseils Consultatifs des Habitants et les associations. Il se tiendra également à la disposition de chacun pour toute demande sur le projet.

Le calendrier prévisionnel sera le suivant :

- 2018-2019 : réalisation de l'étude d'impact et approfondissement des études techniques ;
- Fin 2019 : lancement de l'enquête d'utilité publique ;
- 2020 : études techniques détaillées et procédures réglementaires (notamment procédure foncière, enquête loi sur l'eau) ;
- 2021 : lancement des travaux.

## 6. ANNEXES

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

[www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr)

Elles comprennent :

- **les documents d'information mis à disposition du public :**
  - dossier de concertation ;
  - plaquette d'information.
- **le communiqué de presse de lancement de la concertation.**

**Le compte-rendu de la réunion publique du 9 novembre 2017 à Micropolis est présenté dans les pages qui suivent.**

# Réunion publique du 9 novembre 2017 à Micropolis

## COMPTE RENDU

### Intervenants :

- Raphaël Bartold, Préfet du Doubs
- Jean-Louis Fousseret, Maire de Besançon et Président de l'Agglomération du Grand Besançon
- Thierry Vatin, Directeur de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) Bourgogne Franche-Comté
- Olivier Thirion, Chef de service adjoint du service Transports Mobilités, DREAL Bourgogne Franche-Comté
- Hélène Feuvrier, Chef de projets routiers, DREAL Bourgogne Franche-Comté

**Animation des débats :** Nicolas CAMOUS, Menscom

**Participants :** environ 70

**Durée de la réunion :** 2 h 35 (20 h 00 à 22 h 35)

### Déroulement :

**TEMPS D'INTRODUCTION :** 15 min

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

**PRÉSENTATION DU PROJET :** 35 min

Présentation du projet par Olivier Thirion et Hélène Feuvrier

**TEMPS D'ÉCHANGES :** 1 h 40

**CONCLUSION :** 5 min

M. le Directeur de la DREAL Bourgogne Franche-Comté

## TEMPS D'INTRODUCTION

### **Raphaël Bartold, Préfet du Doubs**

Nous ouvrons ce soir une étape très importante de la concertation sur le projet de mise à 2 × 2 voies de la RN57, qui propose de nombreuses modalités pour s'informer et au cours de laquelle vous pourrez aussi vous exprimer.

Le projet est localement très attendu, notamment en raison des difficultés de trafic rencontrées sur cette section qui est l'une des plus chargées sur l'ensemble du réseau routier national de la région. Fluidifier, sécuriser le trafic, mais aussi conduire le projet dans un contexte de développement durable : ceci sera longuement expliqué ce soir.

C'est d'ailleurs cette même logique qui est en œuvre sur l'aménagement à 2 × 2 voies de la RN57 entre l'A36 et Devecey. Vous savez que la première phase est quasiment achevée, de toutes façons si vous allez à la gare Franche-Comté TGV, vous vous en rendez compte à chaque fois, et ensuite la deuxième phase va commencer pour se terminer en 2019. Cette tranche est inscrite au Contrat de Plan.

L'étude support ici est aussi inscrite dans le Contrat de Plan 2015-2020 et l'État apporte une contribution de 50 % dans cette étude.

Je dois vous dire que cette consultation intervient au moment où le Gouvernement a lancé une grande consultation sur les mobilités : les Assises de la Mobilité. C'est donc le moment idéal pour préparer le prochain Contrat de Plan.

Je vous remercie pour votre attention. Nous allons laisser Thierry Vatin nous expliquer tous les aspects techniques de ce projet avec ses collaborateurs Olivier Thirion, directeur de projets et Hélène Feuvrier, chef de projets, qui ont travaillé d'arrache-pied sur ce projet, en bonne intelligence bien sûr avec tous les services de la Ville et du Grand Besançon. Merci M. le Maire de nous accueillir ici.

### **Jean-Louis Fousseret, Maire de Besançon, Président de l'Agglomération du Grand Besançon**

M. le Préfet, Mesdames, Messieurs, mes chers amis, bonsoir. Je serai très très court puisque M. le Préfet a dit l'essentiel et que l'objectif d'une réunion comme ce soir ce n'est pas d'écouter trop le maire, ni même M. le Préfet, si vous me le permettez, c'est surtout de vous présenter ce projet et ensuite de vous écouter.

La DREAL a été chargée par le Ministère de conduire cette opération à 2 × 2 voies. Je m'en félicite parce que le fait que ce soit une maîtrise d'ouvrage d'État montre que c'est un projet majeur au niveau de notre région, un projet qui doit donc avancer.

Vous l'avez dit, M. le Préfet, l'achèvement de ce contournement est quelque chose de très attendu ici à Besançon, et depuis de nombreuses années. Je ne dirais pas combien, mais depuis de très nombreuses années. En 2003, le premier tronçon avait été ouvert, le tronçon des Montboucons et en 2011 le deuxième tronçon avec la voie des Mercureaux. Aujourd'hui, chacune et chacun dans la salle le sait bien, il y a des difficultés de circulation entre les tours de l'Amitié et le rond-point de Beure. Tout cela est attendu puisqu'il y a vraiment trop d'embouteillages et trop de difficultés, il faut donc que nous puissions avancer.

La concertation est lancée par l'État. Je m'en réjouis et M. le Préfet vous avez bien fait d'insister sur le fait que bien sûr si nous avons déjà travaillé sur ce projet, rien n'est gravé dans le marbre, rien n'est totalement fixé et nous attendons aussi, surtout les services de l'État maître d'ouvrage mais nous aussi, éventuellement des propositions pour des améliorations. Là-dessus, je crois que tout le monde est largement ouvert.

Je veux d'ailleurs à cet égard remercier les services de l'État, M. le Préfet vos services, la DREAL, pour l'attention qu'ils ont portée à ce projet. Nous avons déjà beaucoup travaillé, il a beaucoup évolué. Je suis venu à plusieurs reprises sur le terrain, quasiment avec des bottes avec M. le Préfet, pour voir et expliquer qu'un certain nombre de solutions ne convenaient pas.

Je suis aussi ravi, vous le verrez, qu'ait été prise en compte notre demande de faire en sorte que le quartier de Planoise ne soit pas isolé comme il l'est actuellement par cette coupure, et que sur Planoise il puisse y avoir, par le biais d'une trémie, une possibilité d'accès sécurisé qui facilitera l'accès entre les quelques 20 000-22 000 habitants et Micropolis. Tout cela va dans la même direction.

Aujourd'hui c'est une variante qui se dégage, mais je le disais, je le répète, tout n'est pas totalement fixé même si les grandes lignes sont là et ont été validées par de nombreuses études et de nombreux calculs.

Il est important de parler de ce projet car, comme tous les projets, il peut y avoir quelques impacts sur quelques propriétés. Je sais que vous allez en parler et que vous avez été très vigilants pour ne pas impacter des propriétés, c'est toujours très compliqué. Je ne suis pas sûr qu'on arrive à faire ça sans aucune maison impactée, mais en tout cas ce sont toujours des catastrophes individuelles quand on a sa maison qui se trouve sur le tracé d'une voirie. Mais pour cela il y a des méthodes de concertation et nous l'avons nous-mêmes constaté et mené dans le cadre du tramway, nous avons réussi à régler l'ensemble de ces problèmes d'une façon correcte pour que personne ne soit spolié, je dirais même bien au contraire : qu'il y ait un traitement humain qui soit fait des quelques cas, un, deux ou trois cas qu'il pourrait y avoir.

Cette voie à 2 x 2 voies est essentielle, il y a des milliers de voitures qui passent là chaque jour donc j'ai envie de dire vivement 2021 que les choses commencent enfin à changer. Merci beaucoup.

#### **Thierry Vatin, Directeur de la DREAL Bourgogne Franche-Comté**

M. le Maire, je vous remercie de nous accueillir dans cette salle à Micropolis, je remercie aussi le directeur de Micropolis qui a bien voulu mettre à disposition cette salle.

Je vais faire très court également, c'est juste pour une mise dans le contexte de toute la présentation technique qui va suivre.

C'est un projet qui, en termes d'enjeux et d'objectifs, est à la croisée d'enjeux de transit et d'enjeux de desserte et d'échanges locaux, desserte des quartiers, desserte des équipements proches, notamment Micropolis, échanges aussi entre les différents quartiers de l'agglomération, donc des enjeux assez importants de fonctionnement urbain. Pour cette raison, tout cela a nécessité beaucoup de réflexions, cela ne s'est pas fait en un jour.

Je souhaite rappeler aussi, en termes de contexte, pour ce transit Nord-Sud puisque c'est aussi une voie de contournement, il y a déjà beaucoup de choses qui ont été faites avec, vous l'avez dit M. le Maire, la première tranche Nord-Ouest des Montboucons en 2003, la deuxième tranche Sud-Est des Mercureaux en 2011. Et là on est sur le bouclage de ce contournement, ce tronçon médian qui aujourd'hui, on le constate, est inadapté aux usages quotidiens et c'est donc effectivement un aménagement indispensable. C'est tout l'objet de ce projet et de cette concertation.

Ces deux premières tranches pour mémoire, c'était entre la tranche Nord et la tranche Sud 250 millions d'euros, ce n'est quand même pas rien, avec un investissement État, Région, Agglomération et Conseil départemental. Là on est sur cette troisième partie avec des études d'opportunité qui sont engagées quand même depuis plusieurs années, je crois même 5 ans, cela fait un bon moment.

Tout cela pour dire que cette complexité d'aménagement, on est dans un système complexe, a nécessité de nombreuses variantes. On n'a négligé aucune réflexion et on a pris en compte l'ensemble des études possibles, des études multimodales, parce qu'on va parler d'un projet routier, mais on est aussi sur un projet de déplacements doux, avec des tracés vélo, le déplacement des personnes, le déplacement des transports en commun. C'est une étude globale, multimodale, dans laquelle s'inscrit un projet de RN57 et on a essayé de prendre en compte toutes les contraintes, toutes les solutions, et on vous présentera le résultat avec une variante qui nous paraît être aujourd'hui le meilleur compromis, la meilleure proposition partagée par tous les acteurs.

On a pris en compte les enjeux environnementaux, cela a été une de nos priorités, les enjeux de développement durable, l'intégration des modes doux. Vous verrez que grâce à ce projet on va avoir finalement maintenant une voie verte vélo qui permettra aux cyclistes d'aller du Nord au Sud de l'agglomération en toute sécurité. C'est un point extrêmement important, ce projet est aussi l'opportunité de prendre en compte des enjeux de déplacements doux, et M. le Préfet l'a dit des enjeux de sécurité, et des enjeux de fluidité des échanges.

Il y a également eu et il faut le souligner une étude extrêmement intéressante de programmation en lien avec les usages urbains à proximité de la RN57. Cette étude a été prise en compte également. Elle a permis d'enrichir et d'améliorer encore les propositions.

Ce sont toutes ces réflexions que nous allons essayer de partager avec vous ce soir et comme cela a été dit, nous serons à votre écoute. Nous allons essayer de prendre en compte toutes vos remarques, j'essaierai d'en faire le résumé ou la synthèse à la fin pour revoir les différents points qui auront été soulignés, sachant que nous n'en sommes qu'à l'avant-projet, comme l'a dit M. le Maire on n'en est pas au projet détaillé encore aujourd'hui, donc il y a encore des études de définition qui sont prévues après.

Tout cela nous amènera à une nouvelle consultation publique, il y aura un nouveau moment de concertation après le dossier d'utilité publique. Au-delà de la concertation de ce soir, évidemment que les citoyens de l'agglomération et de Besançon auront encore l'occasion de s'exprimer.

Je rappelle juste que, malgré tout, il ne faut pas oublier comme l'a dit M. le Préfet, qu'il y a des trains qu'il ne faut pas rater et notamment ceux du Contrat de Plan. Un Contrat de Plan pour être prêt au bon moment doit être préparé longtemps à l'avance. Concrètement, tout le travail que nous avons fait depuis 4-5 ans a pour objectif d'arriver à accrocher, aux alentours des années 2019-2020 une négociation qui nous permettra d'obtenir un budget, qu'on estime en gros pour boucler ce tronçon médian, aux alentours de 100 millions d'euros. Ce n'est pas rien. C'est dans une fourchette entre 80 et 120 millions d'euros en fait, c'est l'ordre d'idée. On n'a pas encore fait les études détaillées donc on ne peut pas donner un chiffre précis, mais il va être prêt au bon moment pour attraper, négocier ce projet dans le cadre du Contrat de Plan.

Aujourd'hui dans le Contrat de Plan on a 8 millions d'euros utilisés à toutes ces études et qui vont encore être utilisés pour faire toutes les études détaillées et préparer le dossier d'utilité publique, mais il va falloir qu'en 2018 ces études soient bouclées et qu'en 2019 on puisse commencer à présenter un projet dans les négociations du Contrat de Plan. Maintenant, voilà, il est temps d'affûter ce dossier, de le terminer pour qu'on soit prêts.

Moi je souhaite en tout cas que ce soir, comme cela a déjà été dit, chacun puisse s'exprimer et que vous nous donniez tous les éléments de réflexion pour qu'on puisse poursuivre et détailler ces études dans les meilleures conditions, en intégrant toutes vos observations.

Je vais laisser la parole à Olivier Thirion et à Hélène Feuvrier. On ne va pas être trop longs pour laisser le maximum de temps pour les débats, les questions.

## TEMPS D'ÉCHANGES

Bonjour, **M. Joly**. Vous avez dit que vous alliez travailler sur le bruit. J'habite juste en face de Micropolis, je voulais savoir comment vous allez gérer le problème : est-ce que ce sera un mur, est-ce que ce sera un revêtement de chaussée ? Puis-je poser une deuxième question ? Je n'ai pas trop compris le problème de la trémie. Il semblerait si j'ai bien compris qu'on puisse traverser la chaussée en surface et je pensais que la trémie n'était qu'un passage pour piétons et modes doux, qu'elle leur était réservée.

Bonsoir, **M. Ledentu**. Pour conforter la question de Monsieur sur la trémie couverte, pourquoi ne pas avoir fait un seul passage, ne pas avoir profité de la passerelle et de la trémie pour les modes doux ? Si j'ai bien compris il y a une passerelle pour les modes doux et la trémie pour les voitures. Pourquoi ne pas avoir fait un seul ouvrage ?

**Véronique Lhomme**, CCH, Conseil Consultatif des Habitants de Grette-Butte-Velotte-Rosemont-Saint Ferjeux. Tout d'abord on s'était vus à la maison de Grette il y a environ une quinzaine. Nous n'avons pas reçu les documents dans les boîtes aux lettres, nous ne les avons toujours pas reçus, donc ils doivent être dans un carton quelque part.

Par ailleurs j'avais une question à vous poser concernant justement la partie Micropolis. Chaque fois qu'on voit une représentation de ce secteur-là, on a l'échangeur de Planoise qui apparaît comme un rond-point. Est-ce que c'est parce que vous positionnez votre dessin au niveau du rond-point actuel ou est-ce que c'est parce qu'il va y avoir un rond-point qui n'existe pas actuellement sur la voie de contournement ?

**Hélène Feuvrier, Chef de projets routiers, DREAL Bourgogne Franche-Comté.** Sur le bruit, on s'engage pour l'instant uniquement sur les grands principes. Il y a toute une démarche réglementaire à conduire, la loi sur le bruit, qui implique de commencer par réaliser un état initial, avec des mesures très précises au droit de l'ensemble des habitations concernées par le projet. Sur la base de cet état initial et des seuils réglementaires à respecter, il va nous falloir trouver la protection adéquate et cela en concertation avec les riverains.

À l'heure actuelle, on ne peut que s'engager sur le principe, de toutes façons réglementaire, de respect des seuils et on ne peut pas encore vous dire quelle protection on mettra. Mais cela se fera sur la base de mesures, sur la base de simulations par rapport à la situation future, et de toutes façons en concertation avec les riverains et avec les personnes qui habitent juste derrière.

Parmi les protections possibles, dans l'ordre ou dans le désordre, il y a, quand on a de la place car cela nécessite de l'emprise au sol, le merlon acoustique, c'est-à-dire la butte de terre qu'on végétalise. Je ne suis pas sûre que ce soit adapté au secteur de Micropolis. La seconde protection, c'est l'écran acoustique qui peut avoir différents types de revêtements, pourquoi pas à cet endroit-là. Le troisième type de protection ce sont les enrobés (ou goudrons) qui atténuent le bruit. Presque la moitié de la nuisance acoustique est due au bruit du frottement du pneu sur la chaussée donc en mettant des enrobés adaptés, on arrive à atténuer le bruit. On met ce type de protection en place quand on a un léger dépassement du seuil. Le dernier type de protection, c'est ce qu'on appelle les protections de façade. Il consiste à traiter les habitations par des isolations de façade. Pour cela on se rend chez les particuliers concernés, on fait des mesures et on propose la mise en place de ces isolations. Cela se fait vraiment en concertation avec les habitants.

La trémie va faire une quarantaine de mètres de long, c'est un espace où il y aura donc pas mal de place, et sur cette trémie nous avons prévu de mettre la voie routière de sortie de Micropolis - les usagers qui sortent de Micropolis peuvent ainsi traverser la RN57. Il y a des usagers routiers et également des usagers piétons : on voit sur le schéma qu'on a la voie piétonne-cycles. On l'a représenté collée sur le schéma, mais on a la place de faire deux espaces propres à chaque mode. Sur une quarantaine de mètres, on a vraiment la place de faire un aménagement qui soit assez sympa.

On travaille sur la sortie vers le Nord de Micropolis, mais on n'est pas sûrs de pouvoir la réaliser ; la sortie vers Planoise doit pouvoir traverser la RN57.

Sur l'échangeur de Planoise, l'ouvrage existant qui permet à la RN57 de franchir le tram et les autres voiries, les bretelles, va rester : il est dimensionné à 2 x 2 voies, donc il reste tel qu'il existe. Le giratoire de Planoise qui est en dessous reste tel qu'il est également, par contre on y connecte, par rapport à la situation actuelle, les bretelles d'entrée au site de Micropolis et de sortie du site de Micropolis. Les aménagements tels que vous les connaissez vont rester grosso modo les mêmes à cet endroit-là.

Sur les documents de synthèse, j'en suis vraiment désolée, on a imprimé 12 000 exemplaires, je vous assure qu'ils ne sont pas dans un carton dans mon bureau. Pour ne pas les citer, c'est La Poste qui nous assure cette distribution, on va se tourner vers eux pour avoir une explication.

Pour préciser la réponse à l'une des questions, la passerelle n'est pas au même endroit que la trémie couverte, elle est plus loin. On sait qu'à cet endroit-là, il y a un vrai besoin pour les habitants de Planoise de pouvoir traverser pour se rendre notamment dans les commerces qui sont situés sur la rue de Dole, qui sont situés vraiment très proches, mais il faut traverser la RN57.

Je pense que pour ces modes-là, qui sont des modes actifs (on ne va pas forcément à moteur), on doit quand même éviter des gros détours et en particulier celui de retourner jusqu'à la trémie de Micropolis. Il y a donc une passerelle pour les piétons et les cycles et une trémie qui permet la sortie du site de Micropolis et la traversée pour les piétons et les cycles.

**Christian Heyrten**, de Beure. Nous on est directement intéressés par les deux ronds-points de Beure et ayant vécu un certain temps le long de la 83, je sais à peu près de quoi il retourne. D'ailleurs une petite réflexion : 9 % de trafic poids lourds, ça me paraît un petit peu sous-évalué mais bon, ce n'est pas moi qui compte.

Ce qui m'interpelle, c'est les voies que vous appelez de « shunt ». C'est une bonne idée en soi, mais je voudrais savoir qui va avoir le droit de l'emprunter parce que j'ai une grosse frayeur, c'est que les poids lourds prennent cette voie de shunt et alors là, je ne vous dis pas le trafic que cela va occasionner à cet endroit-là. Est-ce qu'il n'est pas prévu simplement que cette voie de shunt ne soit empruntée que par les véhicules légers, ce qui serait déjà un petit peu moins problématique, et que les poids lourds empruntent les deux ronds points pour pouvoir relier la 57 à la 83, dans un sens comme dans l'autre d'ailleurs ? Que les véhicules légers qui sortent des Mercureaux prennent la voie de shunt pour rejoindre le pont et que les poids lourds continuent à emprunter les deux ronds-points ?

Parce que je vois un engorgement et une pollution pas possibles, au niveau du bruit et au niveau des dépôts des résidus de gazoil et autres qu'on va avoir dans le secteur. Je suis du quartier juste à côté des Piccotines, je vais être aussi directement concerné, les Piccotines où il va falloir trouver effectivement une sortie du lotissement pour aller sur Beure ou rejoindre la 83.

**Jean Coudroy**, j'habite le quartier de Velotte. J'ai deux questions et deux remarques. La première question : vous avez présenté un système à 2 x 2 voies, ça ressemble à une voie rapide un peu autoroutière et vous parlez en même temps d'un système de maillage urbain, donc je n'ai pas bien compris les fonctionnalités. En gros comment on assure une autoroute E23, européenne, est-ce que des voies vont être affectées au transit et d'autres serviront à la desserte de l'agglomération, de Planoise, de Micropolis ? Je n'ai pas bien compris les fonctionnalités dans votre système « D » comme vous l'avez décrit, qui est un mixte des trois autres.

La deuxième question concerne l'intermodalité : vous ne nous avez pas expliqué si le parc-relais conserverait ses fonctionnalités, s'il sera augmenté en capacité, ce serait intéressant, si le pôle d'échange des bus urbains et interurbains continuera de fonctionner dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui, est-ce qu'il sera gêné ou pas gêné ? Et aussi sur cette partie-là, ce qui est gênant aujourd'hui, ce sont les délaissés qui sont utilisés notamment pour la foire pour faire des choses qui ne sont pas toujours plaisantes et qui viennent gêner la circulation comme elle est organisée autour du parc.

Une remarque : au niveau de l'étude sur le bruit, je souhaiterais que vous preniez exemple sur ce qui a été fait sur la voie des Mercureaux, où il y a eu une participation du Conseil de quartier à l'époque, qui a travaillé avec les services de l'État pour faire les enregistrements dans des endroits choisis, sur l'état initial mais surtout après : les services de l'État et les collectivités ont participé sur les murs qui ont été mis en place pour aller au-delà des seuils réglementaires à certains endroits. Je vous invite aujourd'hui à venir dans le quartier de Velotte, vous verrez que ce n'est pas la voie des Mercureaux qui est gênante, parce qu'on a bien travaillé ensemble, c'est plutôt encore la RN83 qui est en dessous qui fait du bruit. J'aimerais qu'à cet endroit vous preniez toutes dispositions par rapport au bruit.

Et puis, dernière remarque, c'est sur le paysager. Il faudrait quand même une image de cette 2 x 2 voies qui tienne compte du paysage qui l'entoure, on a des belles collines, on a des beaux espaces, et il ne faudrait pas que ce soit seulement une voie routière, mais je sais que vous ferez beaucoup d'efforts pour qu'elle s'insère le mieux possible dans l'environnement.

**Pierre Ruey**, CCH de Rosemont-Saint-Ferjeux-Velotte-Grette et Butte. Une question un peu indirecte sur les conséquences que va avoir l'impossibilité de passer de la rue de Dole à la RN57 Nord quand on arrive depuis le centre-ville. La conséquence qu'il va y avoir, même s'il y avait relativement peu de circulations comme vous l'indiquiez tout à l'heure, il y a quand même un certain nombre de camions qui passaient par là pour ressortir de Besançon et rejoindre la RN57. Ces camions vont, de ce fait-là, rejoindre la RN57 ou le boulevard extérieur d'une façon ou d'une autre, en passant à travers des rues qui ne sont pas du tout adaptées à cette circulation. Comment est-ce qu'on arrivera à résoudre cette question puisqu'il n'y a plus de liaison directe entre la rue de Dole et la RN57 ?

**Hélène Feuvrier**. Le shunt de Beure, tel qu'on l'a conçu, est pour tout le monde, véhicules légers et poids lourds. Pour nous, ce n'était pas une difficulté d'y faire circuler l'ensemble des usagers, au contraire je dirais : l'idée est vraiment de soulager le système de double giratoire de la moitié du trafic, pour pouvoir le refluidifier. Donc on n'avait pas distingué spécifiquement les voies de shunt entre les véhicules légers et les poids lourds. Ces voies de shunt seront empruntées par l'ensemble des modes.

Sur les 9 % de poids lourds, vous avez raison : les 9 % de poids lourds dont Olivier Thirion a parlé, c'est sur la RN57, sur la RN83 on est plutôt de l'ordre d'une quinzaine de %.

On a deux mouvements supprimés sur la variante de l'échangeur de Saint-Ferjeux. Ce n'est pas pour rien qu'à l'heure actuelle ces mouvements sont très faibles, on arrive à les reconstituer assez facilement. On a préparé une petite diapo avec les tracés si on peut dire alternatifs pour vous montrer par où ça peut passer. La diapo de gauche présente les tracés possibles en venant de la RN57 Nord pour rejoindre le centre-ville.

La première chose que je souhaiterais dire, c'est qu'à l'heure actuelle, ces tracés représentés ici, ils représentent déjà aujourd'hui des shunts par rapport à la congestion sur la RN57. C'est-à-dire que dans ces quartiers et sur ces voiries-là, on a déjà énormément de trafic en heures de pointe, de gens qui ne souhaitent pas être bloqués sur la RN57 dans les bouchons et donc qui prennent ces voiries-là, y compris des poids lourds.

Notre modèle de trafic montre que, en fluidifiant la RN57, tout ce trafic qui n'a rien à faire dans ces quartiers, se reporte sur la RN57. Donc de toutes façons, on a une grosse diminution par rapport à l'heure actuelle, de ces trafics parasites qui transitent par des quartiers. Demain, si on supprime les mouvements par l'échangeur de Saint-Ferjeux, on aura effectivement encore des véhicules qui devront emprunter ces voiries-là, mais à nous de sélectionner les plus adaptées pour le trafic poids lourds et par des arrêtés, interdire certaines voiries si on les juge inadaptées au trafic des poids lourds.

La sortie du quartier des Piccotines est effectivement un gros enjeu dans le cadre de ce projet. Il y a plusieurs solutions possibles, il n'y a pas de solution miracle, je pense qu'il y aura une combinaison de plusieurs solutions : on a en effet des solutions pour la sortie du quartier, des solutions pour l'entrée du quartier et on a aussi des solutions pour la traversée piétonne de la RN83, il faut qu'on permette quand même aux habitants de ce quartier de pouvoir traverser en mode doux la RN83.

On a déjà des idées qu'on a abordées avec les riverains, il y a eu une réunion publique avant-hier et qu'on va continuer. On a souhaité nous, sur ce cas précis, co-travailler avec les riverains une solution qui leur convienne parfaitement. Nous avons nos propres idées, mais il s'agit vraiment là de leur quotidien, on souhaite vraiment pouvoir travailler avec eux sur ces variantes. Je vous invite du coup à venir aux prochaines réunions.

Sur le choix de variante « D » maintenant. Historiquement, le constat a été fait qu'il y a environ la moitié du trafic sur la RN57 qui est du trafic de transit et la moitié qui est du trafic de desserte locale. Il y avait donc plusieurs idées pour doubler le nombre de voies : soit on disait on crée une infrastructure pour le transit et une infrastructure pour la desserte locale et on les sépare, on ne met pas 4 voies pour tout le monde, on met deux fois 2 voies, 2 voies pour le transit, 2 voies pour la desserte locale : c'était la famille de variante « C » qu'on avait travaillée.

Le problème est que ces variantes « C » qui distinguaient vraiment ces deux types de trafics, cela marche bien si on est effectivement sur le 50/50. Or le problème qu'on a à l'heure actuelle avec les outils en temps réel type GPS ou applications mobiles, c'est que les personnes lorsqu'elles prennent leur automobile ou leur poids lourd même, ont en temps réel la congestion sur les axes et donc elles empruntent les itinéraires les moins chargés. Le problème est que notre modèle de trafic montrait que les 50/50 finalement ne s'appliquaient pas puisque lorsque l'utilisateur voyait qu'il avait un temps de parcours inférieur sur les voies de desserte alors même qu'il faisait du transit, il prenait quand même les voies de desserte et vice-versa. Donc ces variantes qui séparaient véritablement les flux entre desserte locale et transit, lorsqu'on les a confrontées au modèle de trafic, elles ne fonctionnaient pas.

C'est pour cela qu'on est reparti sur cette variante « D » qui mêle desserte locale et transit : les 2 x 2 voies servent indifféremment que vous soyez en transit ou en desserte locale, voie de gauche, voie de droite, c'est pour tout le monde. Et on a intégré à cette variante les fonctionnalités urbaines, c'est-à-dire qu'on a essayé de répondre aux enjeux urbains par des bretelles, par des accès sur l'infrastructure et par la trémie couverte également. C'est-à-dire qu'on a intégré à cet objet routier toutes les fonctionnalités urbaines qui avaient été définies au programme d'aménagement urbain.

Au stade actuel des études, on est parti sur des vitesses qui nous paraissaient cohérentes avec l'environnement traversé parce qu'on a quand même deux environnements assez distincts. Entre la partie depuis Beure jusqu'au giratoire de Planoise, là vous êtes dans une section assez faiblement urbanisée, on a travaillé plutôt sur une vitesse de 90 km/h sur cette section et à partir de l'entrée d'agglomération, grosso modo le giratoire de Planoise, une section plutôt à 70 km/h, car on est dans des secteurs beaucoup plus urbanisés.

Ce sont les vitesses sur lesquelles on a travaillées, après cela peut encore évoluer, mais cela nous a paru cohérent parce que le risque est de mettre des vitesses trop basses et qu'elles ne soient pas du tout respectées.

Le P+R fonctionne dans le projet quasiment de la même façon qu'à l'heure actuelle, sa capacité est maintenue. Pour l'augmentation de capacité, ce n'est pas à l'État de répondre pour le moment, nous on a travaillé sur le P+R tel qu'il est à l'heure actuelle.

Sur le pôle d'échange, son fonctionnement reste quasi-identique à l'existant, la seule modification est que les bus qui accédaient depuis la RN57 directement sur le P+R ne pourront plus le faire à l'avenir de manière aussi directe. Il y a donc quand même un travail à faire par l'autorité organisatrice des transports pour modifier ce qui doit l'être dans le cadre de la desserte transports en commun. Mais les fonctionnalités telles qu'elles existent à l'heure actuelle et la capacité demeurent inchangées.

Les délaissés qui existent, et notamment au niveau de l'échangeur de Saint-Ferjeux, sont utilisés en particulier lors de l'événement « Foire comtoise » pour le stationnement des véhicules. Dans le cadre de l'aménagement à 2 x 2 voies, on aura une séparation physique entre les voiries et les espaces extérieurs (ce qu'on peut appeler « délaissés » mais qui ne le sont pas forcément) de type glissière : ces espaces ne seront donc plus accessibles comme ils peuvent l'être à l'heure actuelle. On n'aura plus de risque de stationnement sauvage aux alentours de l'échangeur de Saint-Ferjeux et aux alentours du site de Micropolis.

**Olivier Thirion, Chef de service adjoint du service Transports Mobilités, DREAL Bourgogne Franche-Comté.** Il y avait une vraie question sur le bruit à laquelle je peux répondre. Effectivement sur le bruit sur les Mercureaux, il a été réalisé beaucoup plus que ce que demandait la réglementation puisqu'il y a des murs anti-bruit qui ont été mis en place sur la quasi-totalité du tracé alors que réglementairement ils n'étaient pas forcément nécessaires. Pour répondre à votre question, évidemment nous on est prêts à venir travailler avec les CCH pour aller travailler sur des endroits bien adéquats pour la position des points de mesure, etc.

Après, par rapport à ce qui a été fait aux Mercureaux, on a été bien au-delà de la réglementation parce que les collectivités à l'époque ont pris des positions assez fortes sur le sujet.

Aujourd'hui, on est forcément dans des contraintes budgétaires assez fortes, encore plus fortes je dirais qu'au moment de la réalisation des Mercureaux, donc aujourd'hui ce n'est pas à nous de dire si oui ou non on ira au-delà. Notre position de maître d'ouvrage d'État, c'est de respecter la réglementation, après en Comité de Pilotage, des positions seront prises par les uns et par les autres. On en discutera forcément dans le cadre du Comité de Pilotage avec les cofinanceurs, car cela peut être des investissements assez importants. Sur les Mercureaux, les murs anti-bruit ont été réalisés à des endroits qui ne sont vraiment pas faciles techniquement.

Sur le sujet de l'ex-RN83, je pense que vous parliez de la RD683 plutôt, au bord du Doubs en face de Velotte j'imagine, qui a un bruit prépondérant à celui des Mercureaux évidemment. Aujourd'hui, cette infrastructure est hors champ de notre aménagement. On n'a pas forcément vocation à aller voir ce qu'il se passe au niveau du bruit sur cette infrastructure. Après on verra si le passage à 2 x 2 voies de la section et de la mise en service totale du contournement a des vrais impacts sur cette infrastructure, il faudra qu'on regarde un petit peu ce qui se passe, mais aujourd'hui on est vraiment hors champ géographique du sujet.

Sur le paysage, j'ai bien noté votre remarque, je ne sais pas si cela appelait vraiment une réponse, mais évidemment on est très attachés à travailler le sujet.

Bonjour, je m'appelle **Valentin Pépiot**, je suis un ancien sportif de haut niveau à Besançon et actuellement en reconversion professionnelle. Aujourd'hui, j'ai trois points à aborder, le premier est le plus important. J'ai dessiné un projet d'amélioration de la variante au niveau du rond-point de Beure, un troisième rond-point avec deux giratoires et ensuite j'ai deux points en ce qui concerne l'échangeur de Saint-Ferjeux.

Le projet d'amélioration est de faire un gros rond-point au lieu d'en faire deux, pour trois raisons principales : la première, c'est la sécurité, on a plus d'espace, plus de visibilité avec un gros rond-point qu'avec deux petits, surtout celui qui est près du pont où ne voit pas beaucoup, et les gens ont tendance à aller assez vite et du coup on n'a ni le temps de s'insérer ni le temps de bien voir. La deuxième c'est le confort c'est-à-dire qu'on évite de freiner deux fois, on ne le fait plus qu'une fois. Et enfin au niveau de la fluidité, cela désengorgerait le trafic encore beaucoup plus qu'avec ces deux ronds-points. Je pense qu'on a vraiment un effort à faire là-dessus.

Sur la voie qui va à Micropolis, vous avez évoqué tout à l'heure le fait qu'il n'y ait pas de place pour rentrer à Micropolis avec le projet. Moi je pense que si jamais vous avez une place restreinte, à ce moment-là il ne faudrait faire qu'un accès routier parce qu'il me semblerait qu'aller à Micropolis depuis la RN57 en venant du Sud, c'est quand même un accès essentiel.

Enfin le dernier point, en ce qui concerne les nouvelles voies d'accès au niveau de Micropolis, ce serait de simplifier au maximum et au lieu de faire des arrondis, aller assez droit comme cela ce serait plus simple pour l'élaboration déjà et ensuite pour la conduite.

Bonsoir, **Philippe Demange**, Besançon. En prolongement de la question sur les délaissés, à l'avenir où se fera ce stationnement ? Deuxième question, en prolongement de la dernière question concernant l'accès à Micropolis, vous êtes vous penchés sur la qualité géologique du sous-sol dans cet espace, qui semble n'être pas de bonne qualité ?

**Jacques Guy**, Planoise, un sage qui vient à la réunion. J'ai deux questions, avec une suggestion. La première concerne Planoise : de faire une trémie, de prévoir des routes, c'est bien mais quand il y a un spectacle, je peux vous dire que le rond-point où il y a le tramway, qu'on passe dessous et qu'il remonte pour revenir sur le parking de Planoise, c'est l'enfer. La suggestion, elle est peut-être un petit peu simple : on ne va plus regarder du côté de Planoise, on va regarder du côté de la rue du Docteur-Bernard-Mouras. Du côté de l'entrée de Mouras, il y a aussi une entrée de Micropolis. Il y a des maisons qui sont vides, il y a une rue qui est train de mourir, on pourrait peut-être réaménager tout cela et à partir de là, prévoir que les entrées des parkings de la foire se fassent par l'arrière. On a résolu le problème de toutes ces bretelles et autres du rond-point. C'est mon premier propos.

Le deuxième propos revient sur le rond-point de Beure. Les deux shunts qui sont prévus : très bien. Par contre, il y a très longtemps il avait été prévu, en 1972, un shunt qui desservait la descente des Mercureaux et qui rattrapait la route de Lyon par dessous le pont, c'est-à-dire où passe l'Eurovéloroute. C'est bien la bretelle qui vient sur Planoise, on pourrait peut-être aussi la faire descendre sous le pont et rattraper l'autre qui shunte celle qui descend de Planoise, de la 57 pour rattraper la 83. Cela évite que les gens viennent sur les deux ronds-points. Voilà une autre solution.

**Hélène Feuvrier**. Nous avons nous aussi étudié un giratoire unique à Beure en remplacement des deux. Il y avait un certain nombre d'éléments qui faisaient que nous ne l'avons pas retenu, mais je suis très intéressée - j'ai déjà vu votre schéma sur le registre à Beure -, venez nous voir et on en discute, oui. On est de toutes façons toujours intéressés d'avoir des idées, ne serait-ce que pour les confronter aux nôtres, venez nous voir surtout.

Pour la dernière proposition, je demande à voir un schéma parce que la proposition de 1972, je ne la connais pas. Venez nous voir à la fin de la réunion.

Sur l'accès à Micropolis, effectivement on n'a très peu de place. La voirie routière d'accès à Micropolis, évidemment, il faut absolument la maintenir. Sur la voirie piétons-cycles, je pense que quand vous venez depuis l'avenue François-Mitterrand en particulier en vélo, cet accès qui longerait Micropolis a vraiment un sens. Il éviterait d'avoir à traverser une première fois la RN57 et de prendre les voiries cyclables de l'autre côté, donc on va tout faire pour essayer de la caser-là. Mais de toutes façons, l'entrée routière il l'a faut, on n'y renoncera pas.

On a déjà parlé des délaissés avec la direction du site de Micropolis : ce stationnement entre guillemets « sauvage » correspond à une demande. Il y a plusieurs réponses. L'État possède pas mal de terrains aux alentours de l'échangeur de Saint-Ferjeux, en particulier on a récemment fait l'acquisition d'une maison qui était inoccupée, on l'a fait démolir et cela a été transformé en stationnement pour le site de Micropolis : donc chaque fois qu'on a l'occasion de pouvoir aider le site à retrouver de la capacité de stationnement, on le fait. Maintenant, je pense que cela appelle peut-être une réponse de la direction du site, sur votre stratégie à vous en termes de stationnement.

**Olivier Thirion.** Ce que je tiens juste à compléter avant de passer la parole à M. Sikkink, c'est que le stationnement qui se fait aujourd'hui au bord de la RN57 lors de la Foire comtoise, c'est du stationnement qui ne devrait pas exister, qui est dangereux. Moi personnellement je ne me suis jamais garé dans ces conditions-là parce que je trouve cela extrêmement dangereux. La direction de Micropolis met d'ailleurs généralement à ce moment-là des panneaux d'interdiction de stationnement, je ne me trompe pas M. Sikkink. Les gens se stationnent là au mépris des règles élémentaires de sécurité. Après, la foire est un événement tel qu'aujourd'hui, cela se fait comme ça. Il y a des solutions certainement à trouver, mais je crois que la direction du site y travaille aussi.

**Didier Sikkink,** directeur de Micropolis, bonsoir. Effectivement, je ne peux pas demander que quelque chose d'illégal soit maintenu. Je crois aussi qu'il faut que, petit à petit, les habitudes bougent et tous les parkings-relais et les moyens qu'on met à disposition avec le réseau de bus et le tram permettent de régler ce que j'estime être aux alentours d'un millier, un gros millier de places de parking qui sont utilisées aujourd'hui parce que, quelque part, elles sont possibles. Si elles ne le sont pas, je pense qu'on peut maintenir la grande popularité de la Foire comtoise tout en demandant à tout un chacun de garer sa voiture sur un parking-relais et puis de venir avec le tram. On a des offres faites dans ce sens-là avec des prix attractifs, donc on doit y arriver.

Je voulais refaire une parenthèse par rapport à Micropolis, moi je vois tous les jours des dizaines de risques d'accident ; pour l'instant ils ne sont jamais très graves, il y en a quand même un certain nombre. Je suis convaincu qu'il y a vraiment un risque majeur qu'avant la fin de cet aménagement, j'ai un très très gros accident devant mon bureau à Micropolis, et c'est quelque chose qu'il faut régler. Les places de la Foire comtoise, à côté de cela, j'ai envie de dire qu'on trouvera des solutions.

Sur l'accès par Mouras, je l'avais envisagé largement avec les deux personnes qui sont sur la tribune. Première difficulté, les voiries qui y mènent que ce soit la Parisienne ou la montée depuis l'avenue François-Mitterrand ne sont pas adaptées en débit pour que cette entrée-là puisse fonctionner correctement. Et cela nécessitait des travaux pour lesquels il m'a été répondu qu'ils étaient « hors cadre » puisqu'on n'est plus du tout du côté de la RN57, on est de l'autre côté du parc, quasiment à 800 mètres de distance et on n'est plus dans l'emprise du projet.

C'est quelque chose qu'on avait étudié, il y a quand même une grosse difficulté, c'est la falaise qui nous sépare du niveau de l'avenue François-Mitterrand pour monter jusqu'à l'arrière du site de Micropolis, où il faudrait réaménager toute une voirie qui soit capable d'absorber un flux de véhicules pour les repousser rapidement sur les grands axes.

**Jean-Louis Fousseret, Maire de Besançon.** En plus cela renvoie sur la rue de Dole, qui ne règle pas le problème pour sortir.

Puisque j'ai le micro, je veux juste dire un mot. Jean Coudroy rappelait à juste titre la qualité des travaux qu'il y avait eu avec vos services concernant la protection sur le bruit. Je crois que nous, au niveau de la Ville et de l'Agglo, on sera là aussi très exigeants par rapport à cela. Il y a eu un bon dialogue, qui a abouti peut-être à des surcoûts, mais je crois qu'aujourd'hui quand sont construites des voiries comme celles-ci, c'est pour des dizaines d'années, voire des siècles et je crois qu'il ne faudra pas lésiner là-dessus, il va falloir qu'on trouve des accords pour faire en sorte que ce soit vraiment qualitatif. Cela fait aussi, vous l'avez d'ailleurs dit très honnêtement, que depuis beaucoup d'années, il y a un niveau « non modéré », c'est très pudique, en fait c'est très bruyant.

Il y a une amélioration, ce sera le bonheur pour les cyclistes, ce qui était une demande déjà depuis très longtemps de la part des utilisateurs de ces modes doux qui attendaient cela mais là il faut qu'on en profite pour faire quelque chose qui soit nickel.

C'est comme pour Velotte, le fait d'avoir mis ces deux bretelles réservées aux camions citernes qui sortiront de l'usine, cela va aussi beaucoup tranquilliser, pacifier le trafic le long du Doubs, Chemin des Journaux et autres. Ce sont des améliorations importantes. Par contre, il restera le problème de sortie des soirs de concert effectivement, où là c'est un peu compliqué. C'est pour cela, on a déjà eu l'occasion de le dire, que la sortie vers le Nord est quand même très importante.

Il y a quelque chose qui n'a pas été souligné ce soir mais que moi je veux souligner, enfin vous l'avez dit Madame mais cela n'a pas été remarqué, c'est que quand on veut traverser la rue de Dole près de chez Mario par exemple, c'est très compliqué, c'est très dangereux. Et là, vous avez tous remarqué qu'il y a un passage souterrain pour les voitures et pour les modes doux, ce qui sera quelque chose de très sécurisant et c'est aussi un grand progrès pour ceux qui repartiront vers la direction de Vesoul.

**Hélène Feuvrier.** Sur la qualité du sous-sol, on est dans un environnement dit karstique : on a un sous-sol calcaire dans lequel l'eau qui circule creuse des cavités. Effectivement, quand on fait des travaux dans la région, parfois on a la surprise de trouver des cavités là où on ne s'y attendait pas - on en a trouvé par exemple très récemment sur le chantier de mise à 2x2 voies au nord de Besançon entre l'A36 et Devecey. Maintenant, on intègre quasiment cela dans nos marchés de travaux parce qu'on sait très bien que le risque est très élevé d'en découvrir. Et puis si on en n'a pas, on sait qu'on aura des sols marneux qui, lorsqu'il pleut, se transforment en quelque chose d'impraticable pour les engins de chantier. Donc oui, on sait que ce sera probablement le cas sur ce chantier-là lorsque les travaux démarreront et on l'intégrera.

Bonsoir, **Patrick Noblet**, CCH et association des usagers des transports. Une question sur le but de la concertation, une petite ambiguïté peut-être à lever. Vous nous demandez finalement d'approuver la variante que vous avez déjà choisie, à priori, alors que je pensais que la concertation c'était au contraire pour choisir une variante. D'autre part, nos associations et le CCH sont favorables à l'aménagement de cet itinéraire qui est un itinéraire européen, donc on espère qu'il y aura des financements communautaires, car on a bien conscience que le financement et la procédure sont les points noirs du projet.

Je voudrais simplement attirer votre attention sur l'effet contre-productif éventuel du projet : quand on met à 2 x 2 voies une voie de contournement périurbaine, en général au lieu de fluidifier, on augmente le trafic. Et ce sont malheureusement des statistiques que l'on constate dans les grandes villes, c'est pour cela que nos associations sont par exemple complètement opposées au contournement de Strasbourg ou Grenoble, même si ce sont des constructions ex nihilo. Je crois que pour contrer ce danger, il faut absolument un report intermodal sur les transports publics et sur les modes doux, les modes actifs. Donc le projet effectivement va dans ce sens.

Je demande simplement aux élus du Grand Besançon et des communes concernées s'il est possible de faire une étude de mobilité de tout l'Ouest bisontin. Elle est absolument indispensable parce qu'on a un projet de halte ferroviaire et de pôle multimodal dans les cartons depuis près de quarante ans qui n'a toujours pas abouti. On est dans un contexte où on diminue la desserte ferroviaire de la halte de Frasnois, où la ligne C de la liaison Mobidoubs entre Besançon et Quingey est en danger, donc, voyez, le contexte n'est pas favorable pour un transfert modal et on risque effectivement d'être dans un contexte tout-routier.

J'insisterais comme Jean Coudroy d'ailleurs sur la valorisation du pôle d'échange et des parc-relais qui ont le mérite d'exister. Le directeur du site le disait, on se rend très peu aux spectacles, aux manifestations de Micropolis en transport public. Ce n'est pas par manque de publicité parce que en général il y en a, mais je crois qu'il faut que les usagers prennent d'autres habitudes. Pour le reste, on fera des observations sur les registres et on aura d'autres suggestions à faire.

On n'a pas eu beaucoup d'informations sur le trafic, c'est vrai que l'étude d'impact dans le cadre de l'enquête publique sera beaucoup plus intéressante : apparemment, 10 % de poids lourds, cela me paraît peu, même très peu, donc je crois qu'un des moyens de diminuer le trafic de transit des poids lourds c'est d'instaurer une écotaxe régionale. Certaines Régions le font - je ne sais pas si des représentants de la Région sont là - et c'est dans l'air du temps.

**M. Dodanne.** Je suis toujours interpellé quand je passe sur cette route, juste en dessous de la jardinerie, le soir avec ces nombreux poids lourds, ces 38 tonnes qui sont stockés au bord de la voirie. C'est souvent en hiver, quand il tombe un centimètre de neige, on entend à la radio que la Préfecture a interdit à tous les poids lourds de circuler. On les bloque à l'entrée de Besançon, à proximité de Micropolis, aussi à Étalans et les poids lourds ne peuvent plus rouler. Où est-ce qu'on pourra les stocker sur cette nouvelle voirie ? Il y a un monsieur qui a rappelé tout à l'heure que c'est une route européenne, elle est hyper fréquentée, je l'utilise régulièrement et je suis très inquiet, car il s'agit là de la sécurité. Le directeur de Micropolis parlait tout à l'heure d'un éventuel accident et est en souci à ce sujet. Mais les poids lourds, il faut bien qu'ils circulent, mais qu'est-il prévu pour les stocker en cas de plan neige ?

**François Mercier**, je représente la Fédération des Transporteurs Routiers OTRE. Sur les problèmes de neige et la viabilité hivernale, je laisserais répondre peut-être la DREAL ou la Préfecture.

Simplement, sur cette problématique des camions qui sont garés là, qui posent d'énormes problèmes de sécurité et d'insalubrité publique, nous avons alerté à maintes reprises la Mairie, la Préfecture et la DREAL et à ce jour ces camions sont toujours là, jamais verbalisés et effectivement cela pose énormément de problèmes de sécurité. Et c'est toujours, c'est vous qui le dites, c'est vrai, des camions étrangers, ce ne sont jamais des camions français, et rien n'a jamais été fait pour verbaliser. M. Fousseret vous n'avez pas l'air d'accord, mais effectivement on vous a rencontré plusieurs fois là-dessus, la Préfecture aussi et rien n'est jamais fait, c'est bien dommage.

**Didier ( ? inaudible)**, chef d'entreprise de transport routier. Il faut qu'on prenne un petit peu de recul et bien imaginer que Besançon est aujourd'hui sur un axe majeur européen. Il y a énormément de camions qui aujourd'hui passent au milieu de Châteaufarine-Planoise et qui font Italie-Grande-Bretagne aller-retour. Aujourd'hui ces camions, à mon avis n'ont rien à faire ici. On devrait, comme certaines régions, comme certains pays le font, les obliger à prendre l'autoroute. Les autoroutes sont des 2 x 3 voies qui sont beaucoup plus adaptées aux grands flux de transport de marchandises. J'admire le travail que vous faites parce que vous êtes en train d'essayer de marier des flux de piétons, des sorties de Micropolis, de bruit de riverains et au milieu passe un nombre impressionnant de camions tous les jours, qui pour moi n'ont rien à faire là.

**Olivier Thirion**. Sur l'objectif de la concertation, aujourd'hui on vous apporte un dossier où on vous montre le travail qui a été réalisé puisqu'on a présenté de façon quasi exhaustive l'ensemble des variantes qui ont été étudiées, donc c'est vraiment pour vous rendre compte du cheminement intellectuel qu'on a eu pour arriver à une variante préférentielle. Pourquoi on affiche une variante préférentielle ? Ce n'est pas pour l'imposer à qui que ce soit, évidemment, mais aujourd'hui on arriverait en concertation en vous disant, « voilà on a étudié des variantes, mais on ne sait pas vraiment ce qu'on veut », vous nous diriez : « Vous ne savez pas ce que vous voulez, c'est bien joli de venir en concertation, mais il faut aussi faire des choix ». Voilà, nous on a fait notre choix, on a fait un cheminement intellectuel qui nous a amené aux variantes que nous avons appelées « préférentielles ». Une concertation, c'est fait pour en discuter, s'il y a des personnes qui ne sont pas d'accord, qu'elles l'affichent dans les registres. Nous reprendrons ces remarques dans le bilan de la concertation, on y répondra, on dira si on est d'accord, si on n'est pas d'accord et ce peut être tout à fait possible de faire évoluer encore le projet sur ce sujet-là.

Le risque d'augmentation de trafic : aujourd'hui, sur l'Ouest de Besançon, je vous entendais parler par exemple de la fermeture de la halte de Frasnais ou des choses comme ça, qui sont des sujets qui sont un peu au-delà de notre sujet. En effet, cette section de RN elle est là avant tout pour les personnes qui viennent, pour ce qui concerne les déplacements domicile-travail, du Plateau et vont sur l'Ouest ou le Nord de Besançon ou qui viennent de la vallée de la Loue.

Les gens qui sont aujourd'hui sur la vallée de la Loue ou sur le Plateau n'ont pas vraiment de mode de transport en commun de masse, l'offre étant extrêmement complexe à développer vu la topographie, pour aller sur l'Ouest de Besançon ou sur les bassins d'emploi du Nord de Besançon.

Sur l'appel d'air : les déplacements domicile-travail sont créés par là où habitent les gens et là où ils vont travailler. Le nombre des déplacements quotidiens est lié au développement économique et non pas à une infrastructure qu'on modifierait aujourd'hui pour passer à 2 x 2 voies. Alors, on risque d'avoir peut-être une petite augmentation de trafic sur cet axe-là, parce que, comme le disait Hélène Feuvrier tout à l'heure, les usagers de la route aujourd'hui traversent Saint-Ferjeux, Planoise, Velotte, plein de quartiers de Besançon pour éviter les bouchons qui existent aujourd'hui. Tous ces gens-là évidemment, on va les retrouver sur la RN57 qui sera redevenue fluide : on aura un petit appel d'air lié à ces trafics-là, mais pour libérer complètement la traversée de quartiers qui ne sont absolument pas adaptés.

L'écotaxe régionale est un sujet qui nous dépasse largement ici, donc je ne prendrais évidemment aucune position.

Sur les 10 % de poids lourds, c'est vraiment ce qu'on a sur la RN57 aujourd'hui, on en a une quinzaine de % sur la RN83, ce sont les chiffres donnés par les boucles de comptage, qui de notre point de vue ne sont pas vraiment contestables. Après vous pouvez faire vos propres comptages, libre à vous, sachant que les comptages c'est normalisé, il faut faire cela sur plusieurs jours, à certaines périodes de l'année, sur certaines journées de la semaine.

Sur les poids lourds qui sont stockés au niveau de la jardinerie, le problème sera automatiquement réglé puisque le profil en travers de l'ouvrage qui passe sur le giratoire de Planoise sera à 2 x 2 voies, donc la bande d'arrêt d'urgence qui aujourd'hui est très large et permet physiquement aux poids lourds de s'arrêter, n'existera plus : les poids lourds n'auront donc plus de possibilité physique de s'arrêter à cet endroit-là.

Sur le stockage des poids lourds à un autre endroit, si je me rappelle bien mes souvenirs d'exploitation, il existe un plan qui s'appelle le « Plan Intempéries Zone Est », le PIZ. La DIR, Direction Interdépartementale des Routes, qui travaille sur le sujet et la DDT [NDLR : Direction Départementale des Territoires] s'y connaissent bien mieux que moi là-dessus, mais dans ce Plan Intempéries il y a toutes les zones de stockage possible pour les poids lourds : il s'agit de voies lentes ou de voies rapides de 2 x 2 voies qui vont être monopolisées sur plusieurs kilomètres pour stocker les poids lourds.

C'est de la situation dégradée : quand vous avez 30 ou 40 centimètres de neige dans le Haut-Doubs, évidemment vous ne pouvez pas demander aux exploitants de vous dégager la route comme quand il fait 25 degrés et un beau soleil en été, c'est une évidence. Dans ces cas-là, ce sont les forces de gendarmerie, de police, les forces de l'ordre qui vont arrêter les poids lourds aux endroits définis. Évidemment, le Plan Intempéries ne prend pas en compte de 2 x 2 voies à cet endroit-là, aujourd'hui il n'y a pas d'aire de stationnement prévue sur le contournement en tout cas.

**Raphaël Bartold, Préfet du Doubs.** Je vais apporter quelques précisions. Je ne suis là que depuis plus de deux ans, mais je n'ai pas encore ce type de situation ici, mais j'étais en Lorraine précédemment et c'était un cas assez fréquent. C'est-à-dire que quand il y a beaucoup de neige, on stocke partout sur le parcours, sur des zones de stockage qui sont déjà prévues, les camions parce que sinon, ils vont tous sur le bouchon, ensuite quand le bouchon est complètement étanche, les conducteurs se mettent sur les deux voire trois files, ils ferment leur camion, ils partent. Le matin à 5 heures quand tout est débloqué, vous avez des endroits où l'autoroute est complètement bloquée.

C'est pour cela que préventivement, sur l'autoroute jusqu'au Luxembourg, on stocke les poids lourds sur une voie, pour laisser passer les engins de déblaiement de la neige et les secours aussi, car il peut y avoir des gens bloqués sur plusieurs kilomètres et il faut pouvoir leur amener de l'eau, du ravitaillement, etc. Comme cela a été dit par Olivier Thirion, c'est le plan zonal du Grand Est qui fonctionne comme cela, et qui permet ensuite, lorsqu'on a débloqué, de pouvoir autoriser la circulation. Sinon les chauffeurs de poids lourds, et il y a un trafic international extrêmement important, au bout de deux-trois heures, ils ferment le camion, ils s'en vont et ensuite comment vous faites pour déplacer les camions.

**M. Munerot, de Beure.** Par rapport aux modes doux, on a plusieurs questions sur la voie verte qui va être créée entre le pont de Beure et l'entrée de Planoise. On voudrait savoir si ce sera une voie réservée uniquement aux modes doux ou si ce serait une voie partagée avec les riverains en voiture, où elle se situera physiquement concrètement, est-ce qu'elle sera séparée de la chaussée et du trafic routier ou pas. On a également une question sur l'accessibilité de la voie verte à Beure : comment les gens traverseront-ils la RN83 en toute sécurité ?

**Un participant.** Vous annoncez l'achèvement du contournement de Besançon, mais il me semble qu'il manque une section entre le giratoire de la Vèze et l'échangeur du Trou au Loup.

**Mme Mouton, bonjour.** Nous on habite tout au bord de la Route Nationale 57, Chemin des Vallières, intersection Chemin du Champ-Melin. J'ai une question par rapport à cette rue, côté pair-impair : ces deux rues vont-elles être décalées et va-t-il y avoir des expropriations notamment de terrains et de maisons éventuellement ? Concernant la limitation de vitesse à 90 km/h, sachant qu'on habite vraiment tout près de cette route, je pense que ce serait bien de limiter à 70 km/h entre Beure et Micropolis, notamment au niveau de la pollution et du bruit.

**Hélène Feuvrier.** La volonté de ce projet est de créer une voie modes doux complètement indépendante, une voie séparée physiquement de la circulation routière. Sur Beure, cette voie verte utilise l'ouvrage existant, l'une des voies routières existantes mais que l'on transformera en voie dédiée aux modes doux, et ensuite elle longera la voie de shunt qui va vers la RN83.

Elle sera quasi parallèle à cette voie de shunt mais séparée physiquement pour la sécurité des modes doux. Elle rejoindra d'une part les voies cyclables existantes au bord du Doubs et ensuite elle se reconnectera sur un chemin, dont je n'ai plus le nom en tête, qui à l'intérieur de Beure, juste après le quartier des Piccotines, retourne vers les jardins familiaux. À la demande du maire de Beure, on prolonge cette voie cyclable.

Pour le quartier des Vallières, je vous invite à venir nous voir juste après pour qu'on situe précisément où vous habitez et vous dire précisément ce qu'on envisage à cet endroit-là. Pour nous les chemins des Vallières côté pair et impair doivent bien sûr être maintenus, ces voiries-là seront maintenues dans le cadre du projet, mais effectivement il faut qu'on regarde précisément par rapport à l'implantation de votre habitation pour vous répondre sur votre cas précis.

Entre Beure et Planoise, ce qu'on envisage - c'est notre avis -, on pense que la voie verte peut être partagée avec les usagers du Chemin des Vallières et les modes doux, parce qu'il y a très peu de circulation sur le Chemin des Vallières et on pense, nous, que c'est jouable.

**Olivier Thirion.** Pour une section manquante du contournement, vous parlez de la section qui se trouve entre le giratoire de la Vèze et la RN57 du côté Saône. Des options d'aménagement avaient été étudiées dans le cadre des Mercureaux pour avoir une continuité totale à 2 x 2 voies entre la 2 x 2 voies qui vient de Mamirolle et celle qui descend sur Beure. C'est une section sur laquelle aujourd'hui il n'y a pas de réel problème de trafic, par moments on a des petites remontées de files le matin au giratoire mais sans plus. C'est un endroit où environnementalement parlant, c'est très complexe parce qu'on est en plein marais de Saône, donc toutes les options d'aménagement directes entre ces deux sections-là ont été réétudiées et ont été pour l'instant reportées. Aujourd'hui il n'y a absolument plus rien dans les cartons et on n'étudie plus du tout cette section, qu'on compte maintenir pour l'instant telle qu'elle est.

**Hélène Feuvrier.** Il y avait une question par rapport au 70 km/h. La position par rapport à cette vitesse dans ce secteur-là bien précis, a beaucoup évolué chez nous, on a oscillé entre 70 km/h et 90 km/h. Il y a plusieurs facteurs : effectivement, il y a la question du bruit, après les études scientifiques montrent qu'entre 70 km/h et 90 km/h la différence de bruit n'est pas perceptible pour les riverains, cela ne fait pas une différence perceptible par l'oreille humaine. Ensuite, ce qui nous a paru important, c'est d'avoir une vitesse cohérente par rapport à l'environnement traversé. L'expérience montre que si on met une vitesse limite qui ne correspond pas à la typologie de la route et à l'environnement traversé, les gens ne la respectent pas du tout. On ne va pas vous dire qu'on va mettre en service directement avec un radar automatique cette section pour être sûrs que ce soit respecté, mais voilà, le 90 km/h sur cette section-là, il nous paraissait plus plausible et plus en cohérence avec l'environnement traversé et cette impression de ne pas être encore entré dans la ville de Besançon.

Comme je vous l'ai dit, notre position a pas mal évolué et je pense qu'elle va évoluer encore. C'est ce qu'on propose à l'heure actuelle, il faut qu'on regarde cela très précisément dans le cadre des études acoustiques à venir, mais on n'est pas forcément fermés sur cette section-là. Mais je veux juste insister sur le fait que le 70 là, je ne suis pas sûre qu'il soit respecté.

Bonsoir, **Samuel Messier**. J'aurais voulu rebondir sur la question de Madame au sujet du Chemin des Vallières côté impair. Vous avez parlé de la création de deux voies de part et d'autre de la route nationale, qui desserviront la station d'épuration de Port-Douvot. Je voulais savoir déjà comment vous allez faire pour réserver l'accès à ces seuls véhicules et, techniquement, comment vous allez faire pour créer ces rampes d'accès au niveau du Chemin des Vallières - et subsidiairement quelles seront les emprises foncières qui vont être envisagées pour permettre cette voie parce que la rampe aura forcément une déclinaison assez importante.

J'ai une deuxième question un peu plus technique et qui n'est peut-être pas très importante à ce niveau-là, mais est-ce que vous utilisez les piles de pont existantes qui ont été créées il y a une quarantaine d'années et qui n'ont jamais été couvertes par un tablier ?

**M. Jacques**, les Vallières. Je voudrais préciser, sur la confusion qu'il peut y avoir entre ce qu'on appelle maintenant le quartier des Vallières, c'est-à-dire le quartier de la Polyclinique, et puis les Vallières : à l'origine, c'est tout le vallon qui se situe entre Planoise, Rosemont. Le Chemin des Vallières des deux côtés pair ou impair justifie bien le nom d'origine, cadastral. La Polyclinique, on l'a appelé le quartier des Vallières parce que, à l'origine, c'est la Bousserotte. C'est pour bien préciser dans la tête des gens la confusion qu'il peut y avoir entre ce qu'on appelle maintenant le quartier des Vallières et le vallon des Vallières.

**Un participant**. Je voulais simplement répondre aux responsables du projet : je ne peux pas vous laisser dire qu'il n'y a pas d'alternative en transport public du Plateau à l'Ouest de Besançon. Ce n'est pas possible. Vous êtes responsables de l'application de la loi sur la transition énergétique et je crois que ce discours il est inadmissible de votre part.

**Un participant**. Je n'ai toujours pas eu la réponse par rapport à la traversée, à l'accessibilité de la voie verte dans Beure, la traversée de la RN83. Nulle part depuis Beure, on ne peut rejoindre la voie verte en toute sécurité.

**Hélène Feuvrier**. Pour les voies d'accès à la station d'épuration, ce qui est prévu au projet ce sont uniquement les bretelles d'entrée et sortie, des bretelles de service pour que les poids lourds puissent regagner la RN57 de manière rapide depuis la station d'épuration. C'est-à-dire qu'on ne crée pas des voiries supplémentaires entre la sortie qu'on aménage et puis la station d'épuration. Ces voiries, elles existent déjà. Par contre, ce qu'on crée, ce sont des bretelles d'accès direct pour ne pas que les poids lourds aient à passer par le quartier de Velotte, par le Chemin des Journaux, etc. qui ne sont pas des voiries qui sont configurées pour.

Les bretelles seront réglées par un système d'accès, par exemple par badges : il y aura des barrières et les poids lourds qui desservent la station d'épuration, qui sont toujours les mêmes, auront des badges d'accès ou un appel par bouton à la station d'épuration qui permettra de ne leur donner l'accès qu'à eux.

**Olivier Thirion.** Sur les piles de pont, je regarde M. Fousseret parce que c'est un sujet dont on a déjà débattu plusieurs fois. Ces piles de pont ont été réalisées dans les années 70, elles n'ont jamais été recouvertes par un tablier effectivement. La problématique qu'on a, c'est que cela avait été prévu pour un doublement à minima du viaduc et aujourd'hui on part sur un viaduc qui est beaucoup plus large que ce qui avait été envisagé, donc les piles de pont ne sont pas assez larges. Aujourd'hui aller bricoler ces piles de pont pour les élargir, les allonger... on ne s'engagera jamais sur la tenue d'un ouvrage pareil, donc on est clairement partis sur une destruction de la pile et sur une reconstruction. On a vraiment une nouvelle pile. Après, vous allez me dire que c'est de l'argent public mis par les fenêtres... à l'échelle du projet, une pile de pont ce n'est pas non plus...

Je voulais répondre à la remarque disant que ce que j'avais dit c'était absolument inadmissible. C'est votre opinion évidemment, ce n'est évidemment pas la mienne vous l'aurez compris sinon je ne vous aurais pas dit cela tout à l'heure. Moi je vous parle de faits, aujourd'hui on a une topographie à Besançon qui fait que développer une offre de transport en commun de masse, je me répète, je l'assume, entre un plateau qui est à 500 mètres d'altitude et l'Ouest de Besançon qui est à 200 mètres d'altitude, avec des cours d'eau, c'est vraiment quelque chose qui est très compliqué.

Ce que je peux ajouter par rapport à ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est qu'on a fait des simulations de trafic, des études de trafic sur le sujet. On a pris en compte des hypothèses assez ambitieuses de report modal, qui sont celles du PDU [NDLR : Plan de Déplacements Urbains] tout simplement, qu'on a continuées de façon linéaire jusqu'en 2040, puisque aujourd'hui les hypothèses du PDU vont jusqu'en 2025 si je ne me trompe pas, et on arrive toujours à une saturation de l'axe à une échéance 2025, à une échéance 2040. Malgré un report modal ambitieux, on n'arrive toujours pas à résorber ce problème de trafic.

**Hélène Feuvrier.** Il y a deux éléments de réponse à la question sur la RN83. Le premier élément de réponse, c'est que le projet porte sur la RN57 donc, dans le cadre de ce projet, on traite une voie modes doux qui longe la RN57, qui se situe parallèlement aux emprises du projet RN57. Le deuxième élément, c'est que si c'est bien la variante que nous jugeons préférentielle qui est choisie, elle impacte le quartier des Piccotines, en particulier le Chemin des Piccotines qui permet la sortie de quartier. À cet endroit-là, la situation actuelle n'est déjà pas très satisfaisante, car il y a la RN83 à traverser pour les usagers quand ils rentrent ou sortent de chez eux, mais il y a les feux de régulation qui sont là, juste à ce niveau, et qui permettent de sortir quand même en heures de pointe.

Le quartier des Piccotines sera impacté par le projet, avec la voie de shunt plus la voie qui vient directement des giratoires dans un sens, puis l'autre voie qui vient de l'autre sens : cela fera trois voies à traverser. Clairement, je ne pense pas que cela soit vivable pour les riverains du quartier. C'est pour cette raison qu'on leur a indiqué que, si cette variante-là était choisie, un travail serait fait avec eux pour pouvoir sortir du quartier et entrer dans le quartier d'une autre manière, à la fois pour les voitures mais aussi pour les modes doux.

Pour les voitures, on envisage des sorties qui soient plutôt situées du côté de la rue du Stade. Pour les modes doux, on ne va pas faire faire aux piétons un tel détour, pour les enfants qui se rendent à l'école, on ne va pas leur faire traverser tout le quartier. C'est pour cette raison qu'on étudie des solutions, y compris pour les piétons et les cycles, directement au débouché du Chemin des Piccotines.

À ce jour, il y a deux solutions qu'on juge réalisables : une traversée inférieure, sous la RN83, avec un gabarit adapté aux piétons-cycles, qui permette de traverser par en dessous, de manière sécurisée et vice-versa de permettre à tous les habitants de Beure ou du Plateau, aux cyclistes, etc., de rejoindre les pistes cyclables au niveau du Doubs. La seconde solution serait un système par feux où vous avez un bouton d'appel et il y a des feux qui se mettent au rouge sur la RN83 et qui vous permettent de traverser. Cette solution-là est moins coûteuse, mais elle n'est pas forcément très adaptée, compte tenu du trafic sur la RN83 ce n'est peut-être pas l'optimum. Il existe donc ces deux solutions techniques, que nous travaillerons avec les riverains, avec le maire de Beure, mais que nous mettrons en place, encore une fois, uniquement si le quartier des Piccotines est impacté.

**Un participant : Patrick Noblet.** Je vais sortir un peu du local, d'autant plus que j'habite Palente, de l'autre côté de la ville par rapport à ici. Il y a 10-15 ans, j'aurais dit c'est évident, il y a quatre voies du côté des Boulevards, il y a quatre voies du côté des Mercureaux, donc c'est évident que ce dernier tronçon, il faut le mettre en 4 voies. Mais Besançon, la France, sont quand même bien situées sur la planète Terre. On sait qu'il y a des bidules comme par exemple le GIEC qui dit que la température du Globe est en train de dangereusement s'élever, il y a l'ONU qui par sa branche Environnement a indiqué qu'on dépasserait certainement les 3 degrés d'ici la fin du siècle, il y a un Plan Climat qui s'élabore au niveau national. Je n'ai pas beaucoup entendu la DREAL se situer dans ce contexte-là, c'est-à-dire qu'on n'en parle pas dans ce rapport de tout ça. Quand on fait des 4 voies comme ça, plus on facilite l'automobile, la voiture, les camions, plus on encourage le trafic. On sait d'ailleurs qu'au bout d'un moment quand on fait des aménagements, ça ramène des trafics, et on a toujours le même problème. Moi, il me semble que ces 80 à 120 millions qu'on va mettre là-dedans auraient été mieux placés dans des alternatives à la voiture. On sait par exemple que pour aller de Nancy à Besançon, si vous voulez prendre le train, eh bien c'est pas terrible, vous mettez beaucoup de temps. De même pour aller de Besançon à Lausanne de l'autre côté, ce n'est pas simple non plus. Il y a peut-être mieux à réfléchir pour des alternatives à la voiture que faire ce genre de tronçon. On parle des camions mais en France, on n'est pas très forts en ferroutage. Il y a peut-être des choses à construire là-dessus.

En faisant cette 4 voies là, on relie Planoise à Micropolis, je suis désolé Planoise est séparé du reste de la ville carrément, pas de Micropolis. En élargissant, en mettant 4 voies sur cette voie avec encore en plus des murs anti-bruit, symboliquement on sépare encore plus le quartier du reste de la ville. Bon, je porte un peu la contradiction là-dessus.

**Thierry Vatin**, je suis le directeur de la DREAL. Puisque vous interpellez la DREAL en fait sur « est-ce qu'elle fait son boulot », on peut dire qu'il y a vraiment, dans l'ensemble des sujets, des dossiers qu'on est en train d'étudier, il y a vraiment une prise en compte forte, effectivement, de plans climat, de tout ce que vous dites. Oui, évidemment c'est notre job, mais je dirais c'est notre job à une autre échelle. On y travaille au plan national, et vous avez vu les débats qu'il y a en ce moment sur le mix énergétique, oui il y a des vrais choix à faire au niveau national, international.

Au niveau régional, il y a une vraie politique qui va se mettre en place, je crois que la Présidente de Région a clairement affiché sa volonté d'aller vers une région à énergie positive, et la DREAL, je peux vous dire, est un partenaire très fort de la Région et de l'ensemble des collectivités sur ce sujet-là. Après, je crois qu'il ne faut pas tout mélanger, et on ne va pas régler les 3 degrés de la planète Terre à l'horizon 2100 juste sur une question d'un contournement de Besançon.

Par contre, ce qu'on a effectivement bien pris en compte dans le cadre de nos missions développement durable, c'est qu'on fait, on vous l'a montré, une étude qui réellement prend en compte l'ensemble des modes. Olivier Thirion a tout à l'heure évoqué des études de trafic, des études multimodales, et on essaye au contraire d'améliorer une situation existante. On est dans le concret, on est dans l'opérationnel, on a des problèmes de congestion : si on les règle, ça va quand même améliorer beaucoup la vie des gens du quartier localement et autour de cet axe, je crois que c'est extrêmement important. Et on va s'attacher effectivement à régler les problèmes environnementaux, les problèmes de bruit, les problèmes de sécurité, je crois que c'est notre priorité à cette échelle.

**Jean-Louis Fousseret, Maire de Besançon.** Je suis assez d'accord globalement avec ce que dit Patrick Noblet, mais là les choses sont différentes. D'abord le contournement Est qui était prévu à 2 x 2 voies, il a été abandonné. Mais là il s'agit d'autre chose, il s'agit de terminer une voie. On ne va pas ramener de la circulation, on va éviter que les voitures soient congestionnées à chaque bout. Je vais vous dire, il vaut mieux que des voitures passent de façon fluide que d'être arrêtées et de passer une demi-heure ou trois quarts d'heure à tourner au ralenti. Je crois que c'est cela qui est important de dire, il faut aussi que la capitale franc-comtoise vive, on a aussi besoin que les entreprises lorsqu'elles viennent ici, elles puissent accéder facilement. Ce matin j'ai rencontré les patrons d'une grande boîte suisse qui va s'installer à Besançon, ce qu'ils m'ont dit c'est : « Nous, depuis la Suisse, on vient facilement à Besançon et on vient ici à cause de ça ».

Donc ce que tu dis, Patrick, c'est juste, mais on est quand même ici, et je peux mesurer la qualité du travail qui est fait par les services de l'État - on a beaucoup parlé, peut-être pas ce soir, mais on a beaucoup parlé de ces problèmes de développement durable et d'environnement. Nous sommes dans un territoire qui est un territoire TEPOS [NDLR : Territoire à Énergies Positives], nous avons des éco-quartiers, demain nous allons inaugurer le premier équipement municipal 100 % énergies renouvelables, donc tout cela c'est au cœur de nos préoccupations.

Et là, on a des bouchons à chaque bout. Ce qu'on fait c'est qu'on va donner un tuyau pour que ça passe et que ça mette moins de temps à passer et que ça dégage moins de pollution. C'est cela.

Après, ce que je voudrais souligner quand même, ce sera peut-être un peu ma conclusion, que l'un des grands enjeux étaient par exemple les modes doux. Je veux quand même dire ce soir que je suis reconnaissant à l'État de faire en sorte, parce qu'il doit le faire - parce que Patrick Noblet va nous dire « vous êtes obligés de le faire » et en plus il aura raison -, de compléter un schéma cyclable important, qui va faciliter les déplacements et chaque fois que vous êtes sur un vélo, vous n'êtes pas dans une voiture. Donc il a des grands progrès et je remercie les services de l'État pour la qualité de la concertation. Et tout n'est pas fini. Je vais vous dire, ce projet-là on en parle quand même depuis 30 ans... [interpellations] allez 51 ans, 50 ans qu'on en parle, c'est déjà quelque chose. Je pense aussi à toutes celles et à ceux qui descendent du Plateau, qui montent sur le Plateau, qui viennent travailler, et qui tous les jours sont là-bas scotchés dans ces embouteillages.

Aujourd'hui c'est fini les grandes voiries comme ça qui traversent toutes les villes, tu le sais bien puisque tu as été longtemps conseiller municipal, la rocade Est elle a été complètement abandonnée. Et c'est vrai que d'un point de vue général, si on augmente trop les voies on attire plus de voitures. Mais là ce n'est pas le cas, les voies existent et il faut maintenant effectivement faire en sorte qu'on puisse aller d'un bout de Besançon à l'autre et qu'on puisse aussi, sur cette voie-là qui est une voie européenne, qu'on puisse aussi se déplacer facilement. Je crois que c'est un grand progrès.

Et je veux surtout inciter tous ceux qui sont venus nombreux ce soir, d'aller rencontrer les services de l'État, d'aller faire un certain nombre de remarques, pour encore améliorer le projet, il y a peut-être encore des possibilités d'amélioration de ce projet, pourquoi pas, alors à ce moment-là faisons-le. Tous, autant les services de l'État que nous les élus, on n'a qu'une envie : c'est que les choses se passent bien, nous élus et eux ne sommes pas en place pour compliquer la vie des gens mais au contraire la faciliter. Et ce que je veux te dire c'est qu'on était très très attentifs aussi par exemple à la qualité de l'air, c'est quelque chose de très important ici et ça, ça va contribuer quand même à améliorer la qualité de l'air, entre autres.

**[Interpellation inaudible].** Moi je pense qu'arrivés à ce moment-là, on ne va peut-être pas lancer un débat sur le développement durable et sur les bagnoles électriques, parce que là, ça va vite être compliqué.

**Une participante.** C'était une remarque : j'ai bien aimé qu'on parle de séparation de Planoise parce que quand on nous avait parlé à Planoise de contournement, on avait trouvé que c'était bizarre comme façon de contourner Planoise. Et on avait ressenti les merlons, les gabions comme vous voulez, qui montent là, comme un mini-mur de Berlin vous voyez, on n'avait pas aimé. Et on nous avait répondu à l'époque parce qu'on nous avait posé la question, que de mettre ça sur des piliers comme ça peut se faire dans beaucoup d'autres endroits, cela aurait coûté un petit supplément financier que les crédits d'État n'étaient pas disposés à supporter. Donc si par hasard, dans l'optique du prochain élargissement de cet endroit intéressant, le giratoire de Micropolis, on pouvait faire reposer la nouvelle route sur des piliers, cela nous éclaircirait l'horizon. Merci.

**Anne Vignot,** adjointe au maire de Besançon. On a beaucoup parlé de voitures : une question qui me vient en tête c'est, est-ce que du coup, dans les objectifs qu'on se donne de fluidifier mais peut-être de réduire la part qui concerne les 50 % du quotidien, on envisage un financement du PDU qui pourrait être développé sur cette partie Ouest pour justement impacter sur cette circulation ?

Et la deuxième question, c'est qu'on ne parle pas du tout de biodiversité dans la discussion qu'on a eue ce soir, on a bien dit qu'il était question de ressource en eau, on a bien parlé d'inondabilité, très peu de biodiversité : bien sûr en général on va nous dire que réglementairement on va essayer de voir s'il existe des espèces particulières, etc. On sait qu'aujourd'hui l'enjeu est dans la biodiversité ordinaire comme on le dit, on fait des constats d'effondrement des insectes et d'autres espèces, et donc un impact comme celui-ci sur des zones qui sont de plus en plus rares comme des zones humides, comment envisage-t-on le Éviter, Réduire et Compenser et sur quels secteurs ? Je demande à ce que s'il devait y avoir une compensation, qu'elle se fasse sur notre territoire, car il est important qu'on conserve la fonctionnalité de nos milieux. Pardon je ne me suis pas présentée, je suis adjointe au maire à la Ville de Besançon et je m'appelle Anne Vignot.

**Une participante.** J'aurais voulu revenir sur la question des nuisances sonores puisque j'habite au rond-point et que nous ne subissons pas les nuisances sonores des Mercureaux, mais de la 83. Donc ce qui a été fait pour les Mercureaux, merci. Je ne sais pas ce qu'on peut faire pour le nouveau prolongement, mais je pense que c'est très important.

J'aurais voulu souligner deux points : il y a des nuisances aussi visuelles. Nous sommes dans un village qui était naturel, qui était un village de jardins, de vergers, Beure en fleurs au printemps, ça faisait la Une de *L'Est républicain* tous les ans. Nous subissons quand même beaucoup de nuisances avec la circulation vraiment augmentée d'une part, d'autre part au niveau de la sécurité : sur cette 83, c'est vraiment terrible et comme habitante du village, pour aller d'un endroit à un autre que ce soit à pied, que ce soit en voiture, c'est devenu difficile.

De plus, c'est une source de nuisances visuelles ce qui est déversé sur les routes, au rond-point, tout le long de la route, tout le long de ce secteur, c'est inimaginable. Donc il faudrait en même temps prévoir des campagnes de propreté des routes ou de nettoyage des caniveaux, ne serait-ce que ça, ça n'est pas fait, jamais, mais aussi comme ça été fait l'an dernier, une campagne « Ne rien jeter sur la route, c'est naturel ». C'était pas grand-chose, mais je pense que ça a quand même fait réfléchir un peu, diminué un peu ce qui est jeté quotidiennement sur les routes et qu'on retrouve devant sa porte.

Il y a un dernier point : quand les Mercureaux ont été réalisés, il y a eu, je ne sais pas le nom, mais on est venu expertiser les maisons riveraines pour voir l'impact des travaux sur le sol et sur les bâtiments. On a eu cette expertise il y a un bon nombre d'années, en 2004 peut-être, quelque chose comme ça. On n'a jamais eu la contre-expertise. On voit des fentes qui arrivent maintenant, je vous le signale parce que le sol ici en Franche-Comté bouge, il bouge peut-être même beaucoup. Quand on va refaire des piliers pour le pont, quand on va faire les travaux pour le raccordement, il y aura certainement encore, ne serait-ce qu'aux Piccotines toutes proches, des questions qui risquent de se poser, donc il faudrait y penser.

## CONCLUSION

**Thierry Vatin, directeur de la DREAL Bourgogne Franche-Comté.** D'abord la première conclusion, c'est que je remercie l'ensemble des participants pour toutes les interrogations, les questions voire les propositions, les solutions que vous avez proposées. Vous avez bien compris dans nos réponses qu'on est ouverts à prendre en compte en tout cas vos dessins puisque j'ai entendu tout à l'heure que quelqu'un avait des contre-propositions notamment sur le rond-point de Beure. On est ouverts, maintenant qu'on a pu avoir ce débat ce soir, à aller dans le détail avec vous. Toutes vos observations ont été notées, il y a eu une prise de notes complète. Tout cela est très riche pour nous et on est vraiment prêts à aller dans les études détaillées.

Pour répondre à Madame sur les deux-trois points : le PDU, oui c'est indispensable effectivement, il existe déjà sur l'agglomération de Besançon et il fait l'objet de modifications, de révisions régulières mais là on est à une échelle agglomération pour avoir une expertise, un diagnostic de l'ensemble des flux tous modes. Cela existe et c'est extrêmement important, je sais que c'est fait et que ça continuera d'être fait, d'ailleurs on a certainement utilisé des données du PDU pour faire nos études de contournement.

Sur la biodiversité, déjà ce qu'on vous présente en termes de variantes préférentielles, on a pris en compte. Vous avez vu que l'ensemble des choix qui ont été faits étaient déjà pour éviter, puisqu'on est toujours dans ces questions Éviter-Réduire-Compenser, d'aller sur des zones naturelles sensibles. Cela a été dit tout à l'heure dans les différentes options et notamment quand on est près du Doubs et par exemple sur le choix du rond-point pour éviter d'avoir, par exemple dans l'une des variantes, un passage du Doubs qui était parfois à deux branches.

Déjà on a essayé de tout faire dans le projet pour limiter l'impact foncier, pour limiter l'impact sur les zones sensibles. Mais, ce n'est pas fini parce que dans les études détaillées, les études de définition, il y aura encore des études environnementales et puis, à un moment donné du projet, il y a aussi un avis de l'Autorité environnementale qui viendra. Donc ne craignez rien là-dessus, pour nous c'est un enjeu majeur.

Vous savez la DREAL, c'est quoi, eh bien c'est le mariage entre la Direction régionale de l'Équipement, la Direction régionale de l'Environnement et de l'Industrie. Dans nos gènes aujourd'hui on a la prise en compte, dans nos projets, très en amont des questions environnementales, donc ça c'est une première chose.

Après, peut-être en termes de conclusion, on ne va pas faire une conclusion sur tout ce que vous avez dit, c'est extrêmement riche, mais moi j'ai quand même entendu qu'il y avait un certain nombre d'attentes sur les différents points, différents quartiers, différentes zones d'avoir maintenant, quand on va passer à des études détaillées, une attente de concertation. Cela je m'y engage, nous nous engageons en allant dans le détail, et vous voyez qu'il y a encore beaucoup de choses et de choix qui sont ouverts, à aller dans les quartiers, dans les CCH pour qu'on étudie en détail avec vous.

Et j'ai entendu dans ce sens aussi beaucoup d'inquiétudes, d'interrogations sur un certain nombre de sujets, comme par exemple le bruit. Hélène Feuvrier disait tout à l'heure qu'il y avait plusieurs solutions ; quand on en viendra aux études détaillées, on prendra vraiment en compte ces sujets de bruit. J'ai entendu aussi des demandes sur le paysage. C'est un sujet qui nous touche particulièrement, cela fait partie de nos missions. Alors oui, quand on va entrer aussi dans le détail, évidemment que ça fera partie de nos soucis.

J'ai noté par exemple sur cette question des mouvements de l'échangeur de Saint-Ferjeux des inquiétudes sur les reports de trafic dans le quartier : évidemment que là, on va faire un travail avec vous là-dessus. Je crois que là la réponse était assez claire en disant qu'on pense qu'au contraire, cela va soulager la traversée dans les quartiers, mais n'ayez pas d'inquiétudes, quand on passera aux études détaillées, on regardera cela avec beaucoup d'attention pour voir, comme cela a été dit tout à l'heure, s'il ne faut pas prendre des arrêtés qui sur certains tronçons interdisent tel ou tel trafic. Cela aussi on regardera de près.

Et puis j'ai noté aussi des techniciens ou des ingénieurs qui proposent leurs services, donc et Hélène Feuvrier a dit « venez nous voir ». Ma réponse peut-être un peu plus générale ce soir, c'est aussi « venez nous voir ». On est prêts avec les habitants, ou proches de la RN57, à répondre à vos questions déjà, parce qu'on a répondu à beaucoup de questions ce soir, mais il y a aussi des demandes d'aller voir dans le détail, comment ça va se faire concrètement tel chemin piéton, etc. Cela ce sera le moment des études détaillées mais effectivement venez nous voir si vous avez des idées, on est vraiment preneurs.

L'écotaxe régionale, ça je ne réponds pas. Il y a plein de choses comme cela qui sont un peu plus globales qui ont été dites, qui sont de bon sens mais qui ne relèvent pas de ce projet-là. Et puis j'ai entendu beaucoup de choses sur les études de sécurité, oui, cela fera partie des sujets. Il y a quand même déjà dans ce projet-là beaucoup d'intégration de sécurité, de sécurisation de mouvements qui aujourd'hui ne le sont pas. Évidemment qu'on va regarder dans le détail, sur le projet détaillé de voie verte on regardera, sur la question des vitesses, on s'est déjà beaucoup posé de questions, on continuera, mais je crois que la réponse est bonne, il faut faire des choses qui correspondent à la vraie vie, c'est-à-dire mettre une vitesse trop basse et constater qu'après il faut mettre des gendarmes couchés, on le voit cela dans beaucoup de villages. Il faut que ce soit cohérent par rapport aux usages mais si on peut affiner encore, on le fera, et on étudiera ça.

Je remercie en particulier mon équipe parce qu'ils ont fait un gros boulot, j'en profite, je remercie pour la qualité des réponses qui ont été apportées et la clarté de la présentation et je remercie tous les participants pour la qualité du débat. J'ai beaucoup apprécié vos questions à la fois très pointues mais en même temps avec beaucoup de recul aussi. J'entends que maintenant vous attendez qu'on aille plus loin dans la définition et c'est bien la période qui s'ouvre d'études détaillées. Croyez bien qu'on le fera, avec toute l'équipe du Grand Besançon, avec le maire de Besançon et ses équipes, et les habitants eux-mêmes. Voilà ce que je pouvais dire en conclusion.



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
BOURGOGNE-  
FRANCHE-COMTÉ