



RN57

CONTOURNEMENT
DE BESANÇON

Concertation publique

du 17 octobre
au 27 novembre 2017



Dossier de concertation

RN57 - ACHÈVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON

MISE À 2X2 VOIES ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE





RN57

CONTOURNEMENT
DE BESANÇON

Concertation
publique

du 17 octobre
au 27 novembre 2017

Dossier de concertation

RN57 - ACHÈVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON

MISE À 2X2 VOIES ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE



Sommaire

Préambule.....	5
Le projet objet de la concertation.....	6
Où en sommes-nous ?.....	8
Les acteurs du projet.....	9
Aujourd'hui, la concertation publique	10
Comment participer à la concertation ?.....	11
PARTIE 1 : LES OBJECTIFS DU PROJET	12
1.1 Sécuriser et fluidifier durablement le trafic de transit et de desserte	12
1.2 Améliorer les déplacements et intégrer le contournement dans la ville	14
1.3 Protéger les riverains et les milieux naturels.....	15
PARTIE 2 : LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	16
2.1 Le choix du parti d'aménagement.....	16
2.2 Les caractéristiques générales du projet.....	18
2.3 Les aménagements envisagés et leurs variantes	20
<i>L'échangeur de Saint-Ferjeux</i>	20
<i>L'accès à Micropolis</i>	22
<i>Une bretelle de sortie pour le quartier des Vallières</i>	24
<i>Un accès dédié à la station d'épuration de Port Douvot</i>	24
<i>Le franchissement du Doubs et la connexion à la voie des Mercureaux</i>	25
<i>Des aménagements pour les modes doux</i>	27
PARTIE 3 : LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE ...	28
3.1 Un premier diagnostic des enjeux.....	28
<i>Le milieu humain</i>	28
<i>Les milieux naturels</i>	29
<i>Le paysage</i>	31
3.2 Rechercher la meilleure insertion possible du projet	32
PARTIE 4 : ET APRÈS LA CONCERTATION ?	33

Préambule

En tant que maître d'ouvrage du réseau routier national, le Ministère de la Transition écologique et solidaire a chargé la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne Franche-Comté de piloter l'opération d'aménagement à 2x2 voies de la section de la RN57 située à Besançon entre, au Nord, les «Boulevards» et, au Sud, le franchissement du Doubs et la commune de Beure.

L'aménagement de cette section est destiné à achever le contournement routier de Besançon par la RN57.

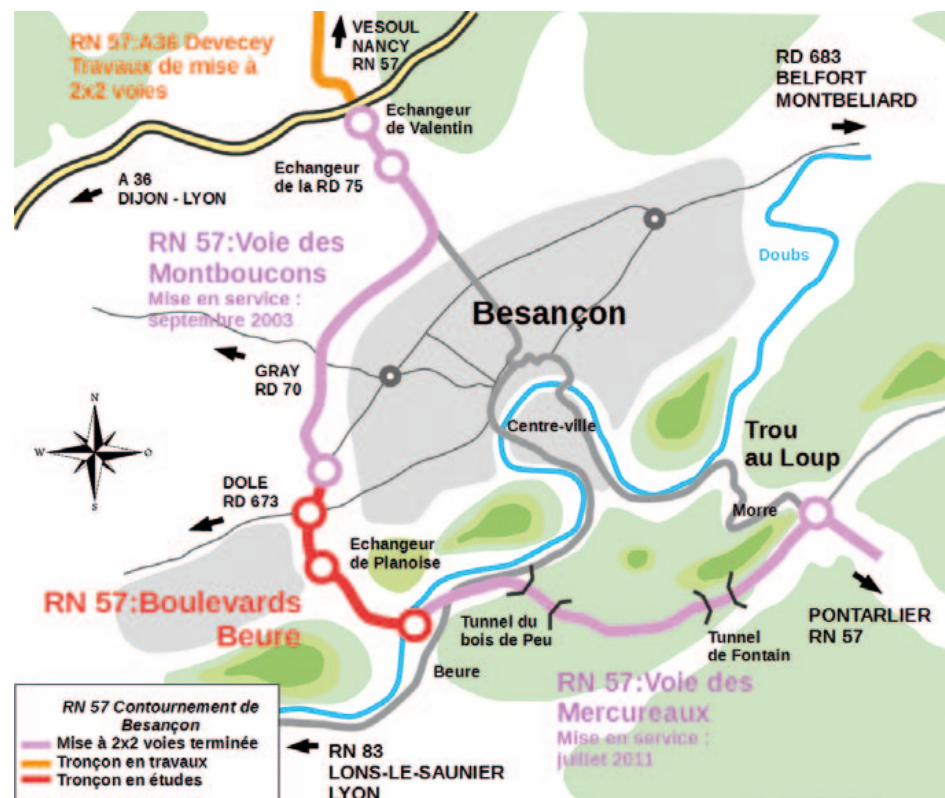
Le contournement de Besançon est un projet ancien, qui a fait l'objet d'une réalisation par tronçons. Un premier tronçon est ouvert au nord-ouest depuis 2003 : la voie des Montboucons. Un second tronçon au sud-est a été mis en service en 2011 : il s'agit de la voie des Mercureaux. Le projet actuel se développe sur la section centrale : il est destiné à réaliser la jonction entre ces deux tronçons et à proposer un itinéraire à haut niveau de service continu.

Le projet a été bâti en partenariat avec 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.

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

Le projet est présenté aujourd'hui à la concertation publique. Celle-ci est l'occasion de recueillir les avis du public sur les aménagements envisagés, avant de poursuivre les études techniques et les procédures réglementaires.

> LES SECTIONS DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON



Source : © DREAL Bourgogne Franche-Comté

LE PROJET OBJET DE LA CONCERTATION

La route nationale 57 (RN57) constitue un axe majeur du réseau routier national et régional, assurant les liaisons entre le Benelux et la Suisse via Metz, Nancy et Besançon, et reliant le Nord-Est de la France avec le Jura et la Suisse.

> LA RN57 DANS LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL



Source : © MTEs

Le contournement de l'agglomération bisontine par l'ouest via la RN57 est en cours d'aménagement depuis plusieurs années (cf. carte page précédente). Sa réalisation doit permettre :

- au trafic de transit et d'échanges empruntant la RN57 d'éviter le centre-ville de Besançon ;
- d'améliorer l'organisation des déplacements dans l'ouest de l'agglomération bisontine.

La section centrale comprise entre l'échangeur des « Boulevards » (boulevard Kennedy et voie des Montboucons) au Nord et les giratoires de Beure (situés au sud du franchissement du Doubs, à la croisée avec la voie des Mercureaux, la RN83 et la RD683), est la seule à ne pas être aménagée à ce jour. **Elle est pourtant l'une des sections les plus chargées en termes de trafics et d'importantes remontées de files** sont constatées dans certaines zones aux heures de pointe.

L'opération s'inscrit dans un environnement complexe : tandis que les sections précédemment mises à 2x2 voies (les voies des Montboucons et des Mercureaux) contournent l'urbanisation, la section centrale traverse des secteurs urbanisés, qui se sont densifiés au fil du temps (cf. page suivante). Elle longe et dessert des quartiers d'habitation, dont un quartier d'habitat social (Planoise), des entreprises, des services et un équipement d'agglomération majeur en prise directe avec la RN57 : le parc des expositions Micropolis. D'importantes contraintes techniques sont présentes au niveau de l'échangeur de Saint-Ferjeux (entre la RN57 et la rue de Dole) et pour le franchissement du Doubs.

Aussi l'aménagement de cette section, destiné à achever le contournement de Besançon, nécessite-t-il 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.

Le projet a pour l'heure fait l'objet d'un premier niveau d'études (études d'opportunité) qui laisse des marges de manœuvre pour sa définition. Il sera précisé dans les études ultérieures, en 2018, et sur la base du bilan de la concertation publique. **L'enquête publique est envisagée en 2019 et le lancement des travaux en 2021.**

Le projet est estimé entre 80 et 120 millions d'euros suivant les options choisies.

Le projet est inscrit au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 de Bourgogne Franche-Comté pour un montant de 8 millions d'euros, permettant d'engager les études 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 secteurs traversés

La section à aménager entre les Boulevards et la commune de Beure représente un linéaire d'environ 3 kilomètres. Elle traverse des environnements de natures différentes :

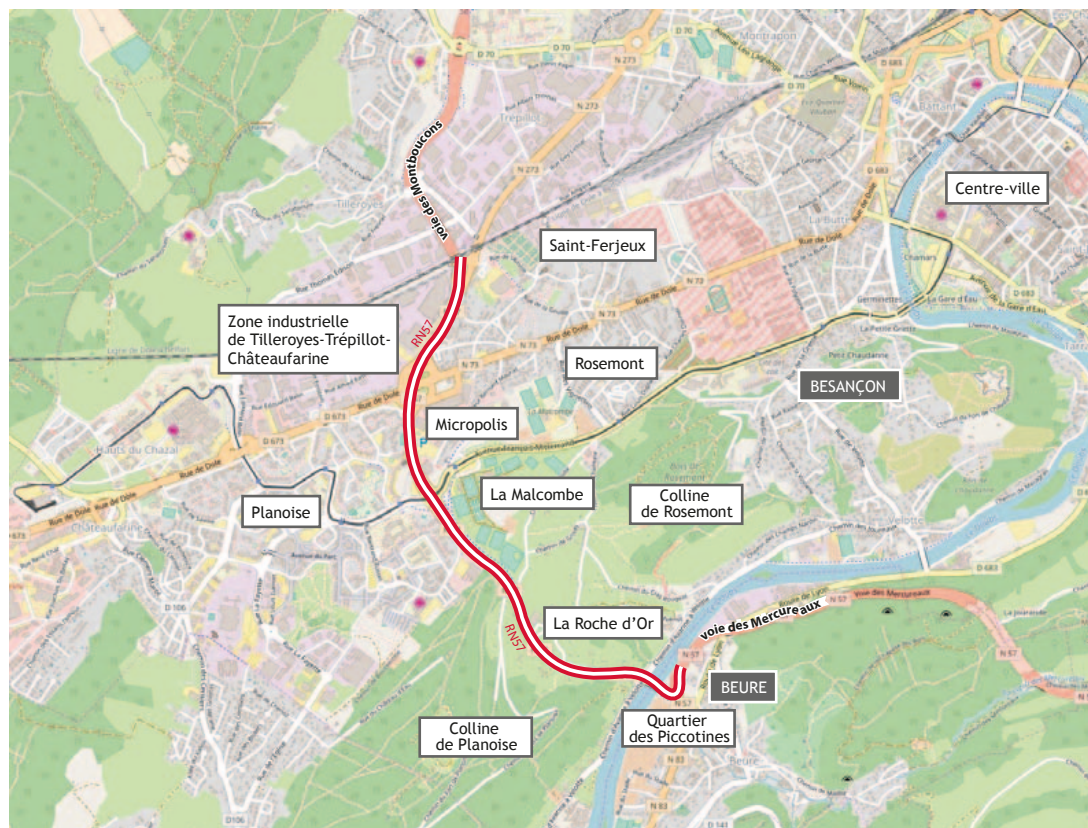
- à partir du nord jusqu'à Planoise, une partie urbaine très dense ;
- de Planoise jusqu'au Doubs, la partie « collines », sans échange avec d'autres voiries ;
- la partie au sud d'entrée d'agglomération, marquée par le franchissement du Doubs.

LES TROIS OBJECTIFS DU PROJET

Les aménagements proposés pour la mise à 2x2 voies de la RN57 entre les « Boulevards » et la commune de Beure devront prendre en compte les objectifs suivants :

- Fluidifier et sécuriser durablement le trafic de transit et de desserte.
- Améliorer les déplacements dans 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 protéger les milieux naturels.

> LA RN57 DANS L'AGGLOMÉRATION BISONTINE



== Section à aménager à 2x2 voies

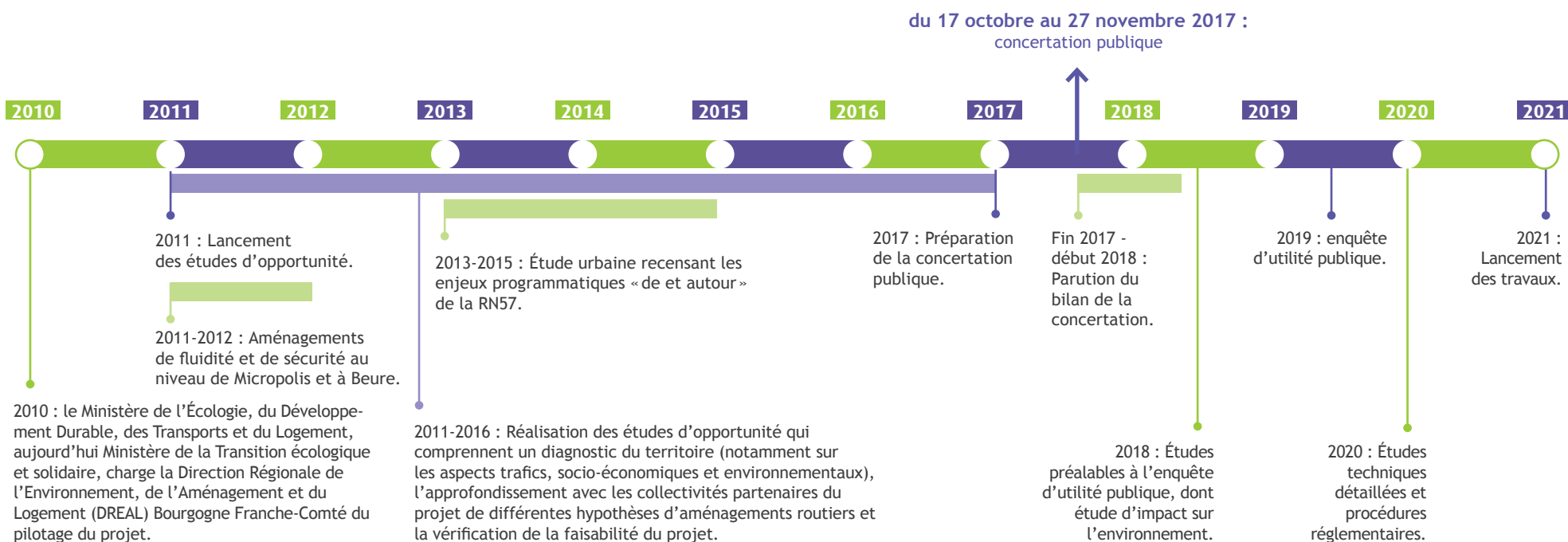
Source : Menscom - Studio Kali. Fond : © Openstreetmap

OÙ EN SOMMES-NOUS ?

À la suite de la mise en service de la voie des Montboucons (en 2003) et de la voie des Mercureaux (en 2011), l'État, maître d'ouvrage, a engagé les études d'opportunité sur le projet de mise à 2x2 voies de la section centrale, entre les « Boulevards » et la commune de Beure.

La concertation publique qui se tient aujourd'hui permettra d'enrichir les études ultérieures, préalables à l'enquête d'utilité publique.

> L'AVANCEMENT DU PROJET ET LE PLANNING PRÉVISIONNEL



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 et la Direction du site de Micropolis ont également été associées à l'élaboration du projet.



AUJOURD'HUI, LA CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation publique est organisée, au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, par l'État, maître d'ouvrage de l'opération. Elle est conçue pour que chacun soit informé et ait la possibilité de faire part de son point de vue pour enrichir le projet.



© Menscom

< Les objectifs de la concertation

Les objectifs de la concertation publique sont :

- d'informer sur le projet d'achèvement du contournement de Besançon par la mise à 2x2 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 faire part de ses attentes, préoccupations et propositions.

Les acteurs, les habitants et les usagers sont tout particulièrement invités à s'exprimer sur :

- les objectifs du projet (fluidification des circulations, amélioration de la desserte locale, etc.)
> en savoir + : partie 1 du dossier de concertation
- les grandes caractéristiques du projet (caractéristiques techniques, variantes d'aménagement envisagées, etc.)
> en savoir + : partie 2 du dossier de concertation
- les questions d'environnement et de cadre de vie à prendre en compte
> en savoir + : partie 3 du dossier de concertation

< Le périmètre de la concertation

Le périmètre de la concertation concerne les communes de Besançon et Beure dans lesquelles les aménagements sont envisagés.

COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?



du 17 octobre au 27 novembre 2017

< Informez-vous

Les moyens d'information mis à votre disposition sont :

- **le présent dossier de concertation**, en consultation :
 - à la mairie de Besançon, à la mairie de Beure, au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et à la Médiathèque Nelson Mandela de Planoise, aux horaires habituels d'ouverture ;
 - sur le site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté : www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr
- **la synthèse du dossier de concertation** (document de 6 pages) :
 - diffusée dans les boîtes aux lettres des habitants des quartiers riverains du projet ;
 - mise à disposition à la mairie de Besançon, à la mairie de Beure, au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et à la Médiathèque Nelson Mandela de Planoise ;
 - disponible sur le site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté : www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr
- **l'exposition sur le projet** présentée :
 - à la mairie de Besançon, à la salle polyvalente de Beure, au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et à la Médiathèque Nelson Mandela de Planoise ;
 - sur le site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté : www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr
- **les permanences et la réunion publique** (voir ci-contre).

< Exprimez-vous

- **Sur les registres** mis à disposition du public aux côtés des expositions à la mairie de Besançon, à la mairie de Beure, au siège de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et à la Médiathèque Nelson Mandela de Planoise.
- **Par courriel** :
 concertation-rn57.dreal-bfc@developpement-durable.gouv.fr
- **Par courrier** :
 « Concertation RN57-Achèvement du contournement de Besançon »
DREAL Bourgogne Franche-Comté
21B rue Alain-Savary
CS 31269
25005 Besançon Cedex

< Venez échanger sur le projet

- **Les 4 permanences** :
 - **deux permanences à la salle polyvalente de Beure**, le vendredi 27 octobre 2017 de 14h à 19h et le samedi 18 novembre de 10h à 13h ;
 - **une à la mairie de Besançon**, le jeudi 26 octobre 2017 de 13h30 à 17h30 ;
 - **une à la Médiathèque Nelson Mandela de Planoise**, le mercredi 15 novembre 2017 de 14h à 17h.
- **La réunion publique, ouverte à tous, le 9 novembre 2017 à 20h**, au parc des expositions Micropolis.

TOUTE L'INFO SUR :



LES OBJECTIFS DU PROJET

La mise à 2x2 voies de la section entre les «Boulevards» et la commune de Beure, dernier tronçon du contournement de Besançon à aménager, a pour objectif principal de fluidifier et sécuriser durablement le trafic de transit et de desserte. En prenant en compte le contexte urbain, les milieux naturels et le cadre de vie des habitants, l'aménagement devra permettre de bien intégrer l'infrastructure dans la ville et d'offrir un service adapté à la desserte locale, tout en veillant à limiter les impacts.

1.1. SÉCURISER ET FLUIDIFIER DURABLEMENT LE TRAFIC DE TRANSIT ET DE DESSERTE

La section «Boulevards-Beure» de la RN57 constitue un axe structurant du réseau routier de l'agglomération bisontine qui sert à la fois au contournement de Besançon et à la desserte des quartiers, des entreprises et des activités de l'ouest de l'agglomération.

Elle supporte des trafics élevés, de 32 000 à 52 000 véhicules/jour. Elle connaît des difficultés de circulation aux heures de pointe qui dégradent l'accessibilité du secteur.

Les quartiers d'habitations, notamment celui de Planoise densément peuplé (20 000 habitants), le parc des expositions Micropolis situé le long de la RN57, les grands équipements publics (hôpital, polyclinique, médiathèque, etc.) et plusieurs zones d'activités à vocation industrielle, commerciale et de service, comme Planoise et Tilleroyes-Trépillot-Châteaufarine qui sont des pôles d'emplois majeurs de l'agglomération, génèrent de nombreux déplacements, dans lesquels la voiture est largement prépondérante.

Le réseau de bus urbains Ginko est globalement dense, en particulier dans la partie Nord, entre l'échangeur des Boulevards et celui de Planoise, mais il subit aussi les aléas de la congestion sur la RN57 et l'allongement des temps de trajet qui en découle.

> LES TRAFICS JOURNALIERS SUR LA SECTION «BOULEVARD-BEURE» DE LA RN57



Source : © Ingerop

Les problèmes de fluidité prennent leur source aux quatre points d'échanges avec les autres voies : à la convergence du boulevard Kennedy et de la voie des Montboucons au nord, à l'échangeur de Saint-Ferjeux (entre la RN57 et la rue de Dole) et à celui de Planoise au centre et au raccordement à la voie des Mercureaux, à la RN83 et à la RD683 au sud.

Malgré des aménagements de fluidité et de sécurité réalisés en 2011 par le maître d'ouvrage (feux de régulation à Beure et traversée sécurisée pour les piétons à Micropolis), les remontées de files persistent et restent parmi les plus longues de l'agglomération.

> ENCOMBREMENTS SUR LA RN57 À HAUTEUR DE MICROPOLIS

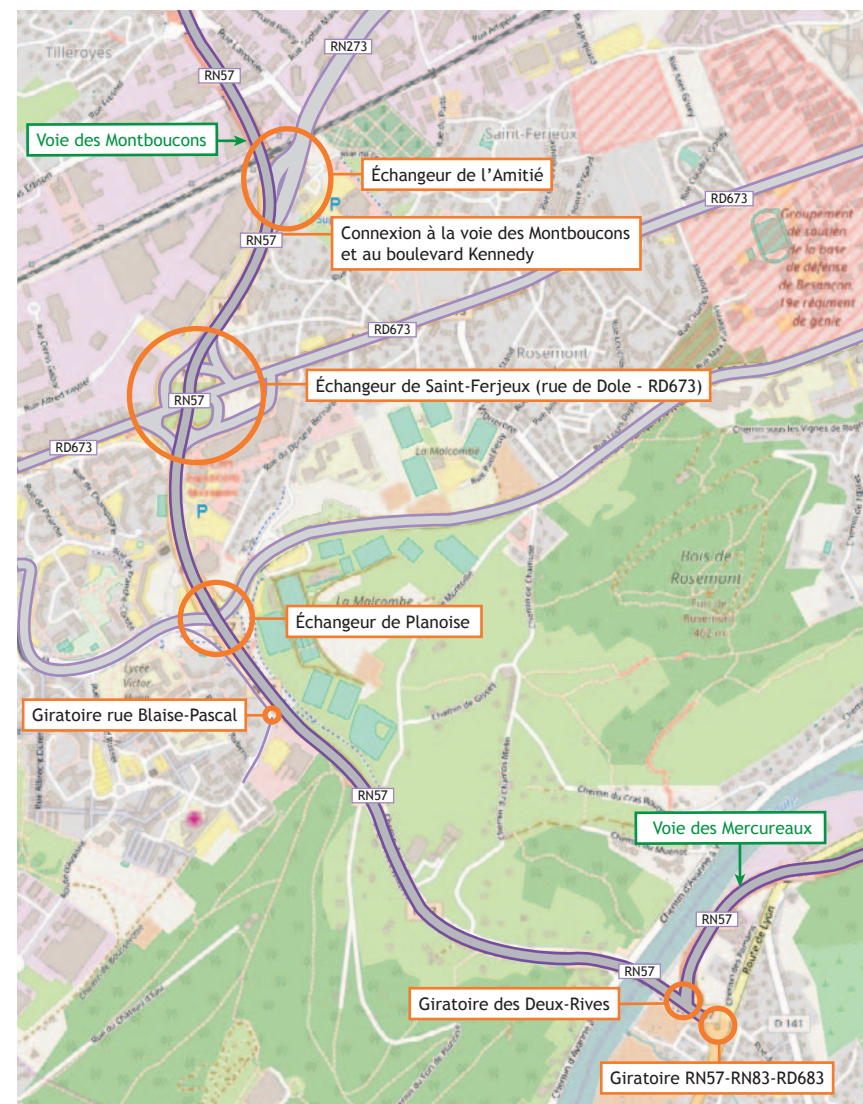


Source : © DREAL Bourgogne Franche-Comté

La partie Nord du secteur est également la section la plus accidentogène du projet du fait des caractéristiques de la RN57 (des voies d'entrecroisement réduites, des voies courtes pour entrer et sortir dans l'échangeur de Saint-Ferjeux).

L'amélioration des conditions de circulation routière et la sécurité de tous les usagers (poids lourds, bus et cas, voitures, deux-roues et piétons) font donc partie des principaux enjeux du projet.

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



Source : © Menscom - Studio Kali. Fond : Openstreetmap.

L'ENJEU DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sur une période de référence de 10 ans, entre 2006 et 2016, 24 accidents corporels ont été dénombrés sur la section « Boulevards-Beure » :

- à la hauteur des collines, 3 accidents ont fait 4 victimes (1 tué et 3 blessés) ;
- dans la partie urbanisée entre les Boulevards et le quartier des Vallières, 21 accidents ont fait 26 victimes (1 tué et 25 blessés) et ont impliqué des véhicules particuliers et deux poids lourds.

La mise à 2x2 voies de l'itinéraire doit permettre une meilleure lisibilité pour les usagers et une plus grande cohérence entre les caractéristiques de la voie et les vitesses de référence, afin de gagner en sécurité.

1.2. AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS ET INTÉGRER LE CONTOURNEMENT DANS LA VILLE

Entre les «Boulevards» au nord de Besançon et Beure, le contournement «traverse» à la fois un secteur fortement urbanisé et équipé et un secteur naturel entre deux collines (Rosemont et Planoise) dans lequel sont néanmoins présents habitat, agriculture et loisirs urbains.

Le projet d'aménagement de la RN57 doit intégrer les usages, les équipements et les activités en prise avec le contournement afin de contribuer à améliorer le fonctionnement de l'ouest de l'agglomération.

De ce point de vue, plusieurs enjeux sont identifiés :

- l'efficacité de l'échangeur de Saint-Ferjeux où la RN57 croise la rue de Dole, prolongement de la RD673, axe majeur pour la desserte locale et l'accès au centre-ville de Besançon et l'efficacité du raccordement au sud à la voie des Mercureaux, à la RN83 et à la RD683 ;

- l'effet de coupure que représente la RN57 entre le quartier de Planoise, relativement enclavé, le parc des expositions Micropolis et le centre-ville de Besançon ;
- l'amélioration des conditions de circulation sur la RN57 afin d'éviter, comme cela existe aujourd'hui, les reports de trafic sur les voies urbaines qui ne sont pas adaptées pour les accueillir ;
- l'accès et la desserte du parc des expositions depuis la RN57, en lien avec la station «Micropolis» du tramway du Grand Besançon et l'ensemble de l'offre publique de transports en commun ;
- le relatif enclavement du quartier des Vallières (où se trouvent la polyclinique, la jardinerie, un hôtel et deux lycées) qui ne dispose que d'une entrée directe à partir du giratoire de Planoise ;
- la complexité d'accès à la station d'épuration de Port Douvot pour les camions citernes, qui impose aujourd'hui des itinéraires peu adaptés, par des voies étroites et habitées à l'ouest de la RN57 ;
- le manque de continuité des cheminements doux (vélo, marche à pied), en particulier au nord et au sud ainsi que pour le franchissement du Doubs via le pont de Beure, et la sécurité de la traversée piétonne au niveau de Micropolis, aménagée mais qui ne fonctionne pas encore de manière optimale ;
- les vitesses commerciales faibles des lignes de bus circulant sur la RN57 du fait des conditions de circulation dégradées en heures de pointe.

> VUE SUR L'ÉCHANGEUR DE SAINT-FERJEUX (RN57-RUE DE DOLE)



Source : © 4Vents / DREAL Bourgogne Franche-Comté

1.3. PROTÉGER LES RIVERAINS ET LES MILIEUX NATURELS

La zone du projet est caractérisée par une forte urbanisation mais aussi par la présence d'un patrimoine naturel remarquable, à proximité des citoyens et même au cœur du bâti avec le site des collines et la vallée du Doubs.

Les sensibilités liées au milieu humain, aux milieux naturels et au paysage concernés par la RN57 ont été caractérisées au cours des études d'opportunité par un diagnostic, dont les résultats sont présentés en partie 3 de ce dossier.

Les principales thématiques relevées, qui nécessiteront une attention particulière dans la suite des études de manière à limiter au maximum les impacts des aménagements de la mise à 2x2 voies, sont les suivantes :

- **les niveaux sonores** le long de la RN57 ;
- **le cours d'eau et des berges du Doubs** et la présence de la zone rouge (zone inondable) du **Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) du Doubs central** ;
- **les ressources en eau, souterraine et superficielle** ;
- **la présence de derniers milieux naturels dans un milieu urbain** et les enjeux de préservation de la biodiversité ;
- **le paysage**, marqué par un relief accentué et une succession de collines aux formes caractéristiques et par la présence de la vallée du Doubs.

> LA RN57 ENTRE LA PARTIE « COLLINES » ET LA VALLÉE DU DOUBS, VUE DEPUIS LA COLLINE DE PLANOISE



Source : © DREAL Bourgogne Franche-Comté

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet résulte du choix du parti d'aménagement en «voie rapide urbaine» opéré à l'issue des études d'opportunité et de la concertation conduite avec les collectivités partenaires entre 2012 et 2016.

Il consiste en la mise à 2x2 voies de la section entre les «Boulevards» et la commune de Beure sans création d'échangeur supplémentaire. Sa vitesse sera limitée à 70 km/h dans la partie plus urbaine, entre la connexion à la voie des Montboucons et Planoise, et à 90 km/h entre Planoise et Beure.

Au stade actuel des études, plusieurs principes d'aménagement ont été étudiés et, pour les points particuliers, plusieurs variantes ont été recherchées.

2.1. LE CHOIX DU PARTI D'AMÉNAGEMENT

Trois partis d'aménagement, fixant les fonctions ou rôles que l'infrastructure devra remplir, ont d'abord été étudiés puis débattus entre les partenaires du projet. Ces partis correspondaient à trois façons de répartir et de dissocier le trafic de transit et le trafic local, en recherchant une plus ou moins grande adaptation du projet aux enjeux urbains :

- un parti d'aménagement «voie rapide urbaine» (solution A) consistant à la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section «Boulevards-Beure» pour faire circuler ensemble les trafics de transit et les trafics de desserte ;
- un parti d'aménagement «collectrices urbaines» (solution B) aménageant, dans la partie urbaine du projet, une 2x1 voie réservée au transit au centre et sur chaque côté une voie ou «collectrice» réservée à la desserte locale ; ce parti prévoit que l'infrastructure soit mise à 2x2 voies ailleurs, dans la partie «collines» ;

- un parti d'aménagement «maillage urbain» (solution C) consistant, sauf dans la partie «collines», en une voie de transit à double sens sur l'un des côtés de l'infrastructure et une voie urbaine à double sens sur l'autre côté.

À la suite de l'approfondissement des solutions, il est apparu que la solution A, soit le parti d'aménagement «voie rapide», est la seule à même de répondre de façon satisfaisante aux objectifs d'écoulement de trafic.

Les trois partis d'aménagement sont présentés dans les schémas ci-contre. Ils diffèrent notamment dans la section au nord, entre les «Boulevards» et le quartier des Vallières, en termes de nombre de voies et de voies supplémentaires (en violet et bleu dans les schémas) : voies d'entrecroisement permettant d'assurer les entrées et sorties entre les points d'échanges Kennedy et Planoise dans la solution A, contre-allées et «collectrices» dans la solution B, voies d'entrecroisement et réseau de rues à double sens dans la solution C.

DÉFINITIONS

TRAFIC DE DESSERTE (OU TRAFIC LOCAL)

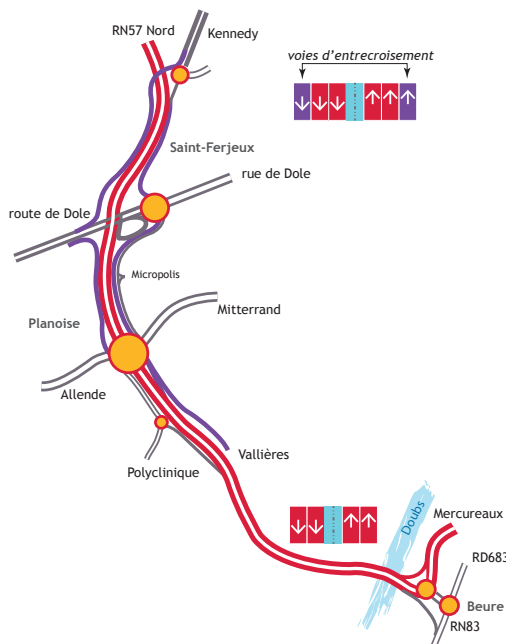
Trafic constitué des véhicules utilisant la RN57 pour des déplacements en provenance ou à destination du secteur du projet (quartiers proches, centre-ville, etc.).

TRAFIC DE TRANSIT

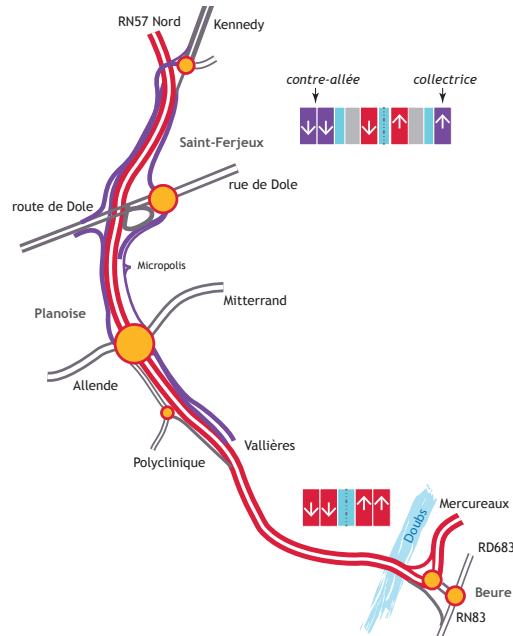
Trafic constitué des véhicules traversant le secteur du projet sans s'y arrêter.

< Les trois premiers partis d'aménagement

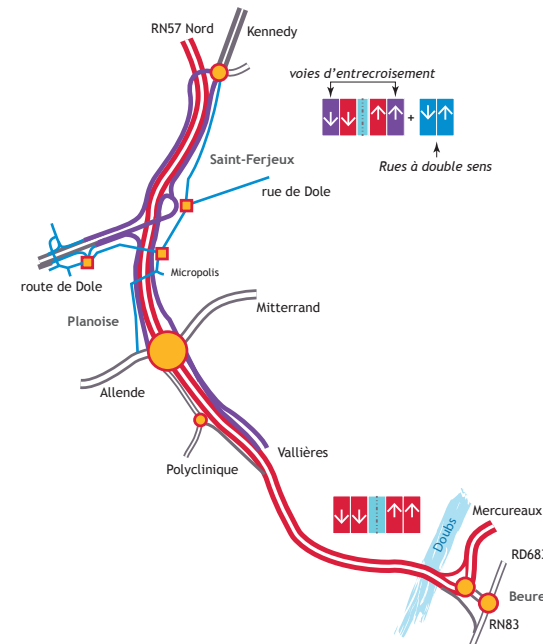
> SOLUTION A « VOIE RAPIDE URBAINE »



> SOLUTION B « COLLECTRICES URBAINES »



> SOLUTION C « MAILLAGE URBAIN »



> COMPARAISONS ENTRE LES SOLUTIONS

	A	B	C
Amélioration des conditions de déplacement pour les automobilistes	😊	😞	😡
Conditions d'accès et d'intervention des véhicules d'exploitation et de secours	😊	😊	😡
Confortement de la desserte et du fonctionnement des transports en commun	😊	😊	😊
Développement des mobilités douces	😊	😊	😊
Qualité de l'insertion urbaine	😞	😞	😊
Impact environnemental global (niveaux sonores, émissions de polluants, surfaces imperméabilisées, impact sur les habitats naturels...)	😊	😊	😊
Impact de la phase travaux sur les conditions de déplacement	😞	😞	😡

Source : © Ingerop

- ▬▬ RN57 aménagée à 2x2 voies
- ▬▬ voies d'entrecroisement créées dans le cadre du projet
- ▬▬ voies de desserte créées dans le cadre du projet

Les collectivités partenaires ont souhaité que la solution A soit améliorée en prenant davantage en compte les enjeux urbains.

Un quatrième parti d'aménagement (baptisé solution D « voie rapide et enjeux urbains »), s'appuyant sur les avantages de la solution A pour l'écoulement du trafic avec des aspects urbains de la solution C, a donc été défini.

Il correspond au projet présenté aujourd'hui à la concertation publique.

2.2. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

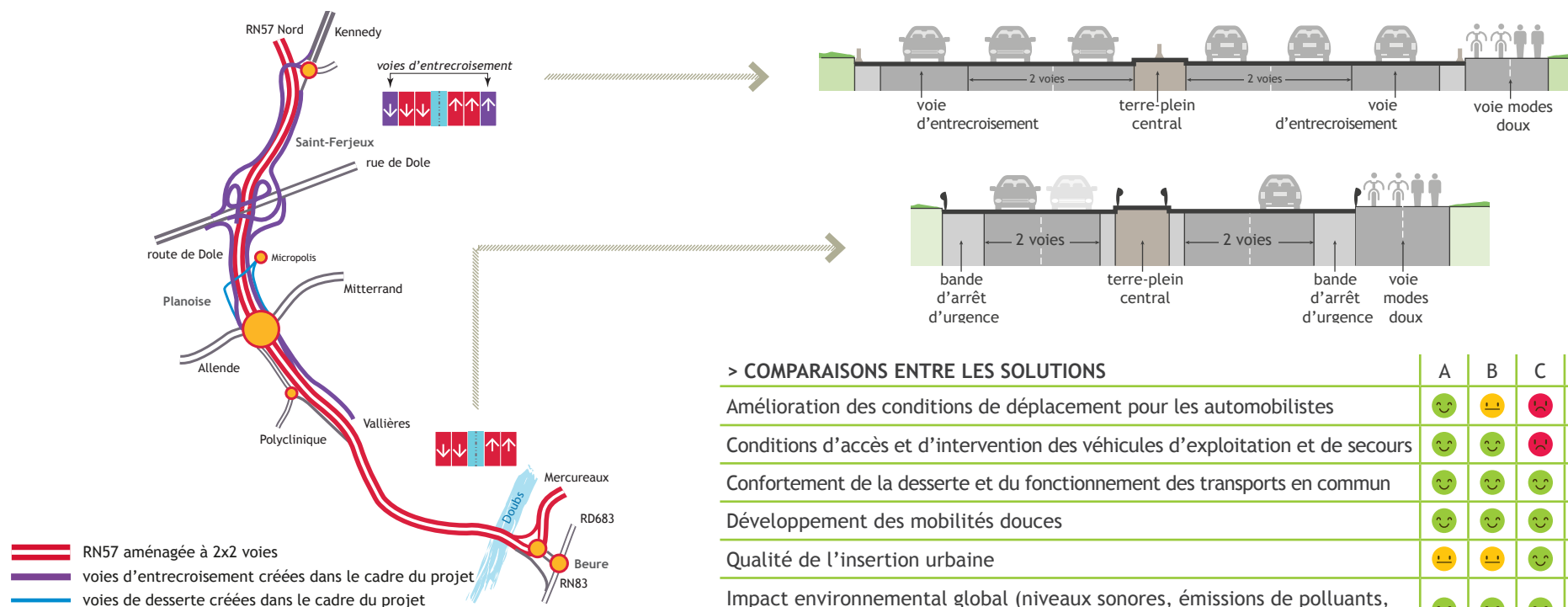
Le projet correspond au parti d'aménagement D retenu par les partenaires comme étant le meilleur compromis entre les conditions d'écoulement du trafic et l'intégration urbaine du projet.

Le schéma ci-dessous présente le « profil en travers » ou vue en coupe de principe de cette solution :

- du nord au quartier des Vallières, le projet prévoit **2x2 voies** (2 voies dans un sens, 2 voies dans l'autre) et **1 voie supplémentaire** de part et d'autre permettant d'assurer les entrées et sorties entre les points d'échanges « Kennedy » et Planoise ;
- du quartier des Vallières à la commune de Beure, le projet prévoit **2x2 voies** (2 voies dans un sens, 2 voies dans l'autre).

Dans la section courante à 2x2 voies, les trafics de transit et les trafics de desserte circulent ensemble.

> LE « PROFIL EN TRAVERS » DE L'INFRASTRUCTURE (PARTI D'AMÉNAGEMENT D, SOLUTION RETENUE)



Source : © Ingerop - Menscom-Studio Kali

> COMPARAISONS ENTRE LES SOLUTIONS

	A	B	C	D
Amélioration des conditions de déplacement pour les automobilistes	😊	😐	😞	😊
Conditions d'accès et d'intervention des véhicules d'exploitation et de secours	😊	😊	😞	😊
Confortement de la desserte et du fonctionnement des transports en commun	😊	😊	😊	😊
Développement des mobilités douces	😊	😊	😊	😊
Qualité de l'insertion urbaine	😐	😐	😊	😊
Impact environnemental global (niveaux sonores, émissions de polluants, surfaces imperméabilisées, impact sur les habitats naturels...)	😊	😊	😊	😊
Impact de la phase travaux sur les conditions de déplacement	😐	😐	😞	😐

En complément de la mise à 2x2 voies de l'infrastructure, le projet comprend les aménagements suivants :

- un échangeur le plus complet possible à Saint-Ferjeux : réorganisé, il doit permettre le plus de mouvements possible, de manière fluide et en toute sécurité entre la RN57 et la rue de Dole ;
- l'amélioration de l'insertion urbaine et l'atténuation de l'effet de coupure de la RN57 dans la traversée de Planoise, au moyen d'une courte trémie couverte située devant le parc des expositions Micropolis ;
- la desserte du parc des expositions Micropolis depuis la RN57 via le giratoire de Planoise en préservant la capacité du Pôle d'Échange Multimodal de Planoise ;
- la création d'une bretelle de sortie vers la RN57 depuis le giratoire situé rue Blaise-Pascal afin de contribuer au relatif désenclavement du quartier des Vallières ;
- un accès dédié à la station d'épuration de Port Douvot pour les camions citernes ;
- la création d'un nouvel ouvrage pour le franchissement du Doubs et l'évolution de la connexion avec la voie des Mercureaux, la RN83, la RD683 et la sécurisation du franchissement du Doubs pour les modes doux (piétons, vélos).

Les échangeurs de Planoise et de l'Amitié (entre la RN57 et le boulevard Kennedy), restent inchangés.

Le projet prévoit également des aménagements cyclables continus le long de la RN57, indépendants des voies routières ainsi que des traversées sécurisées des principales voiries routières et du Doubs (voir en page 27).

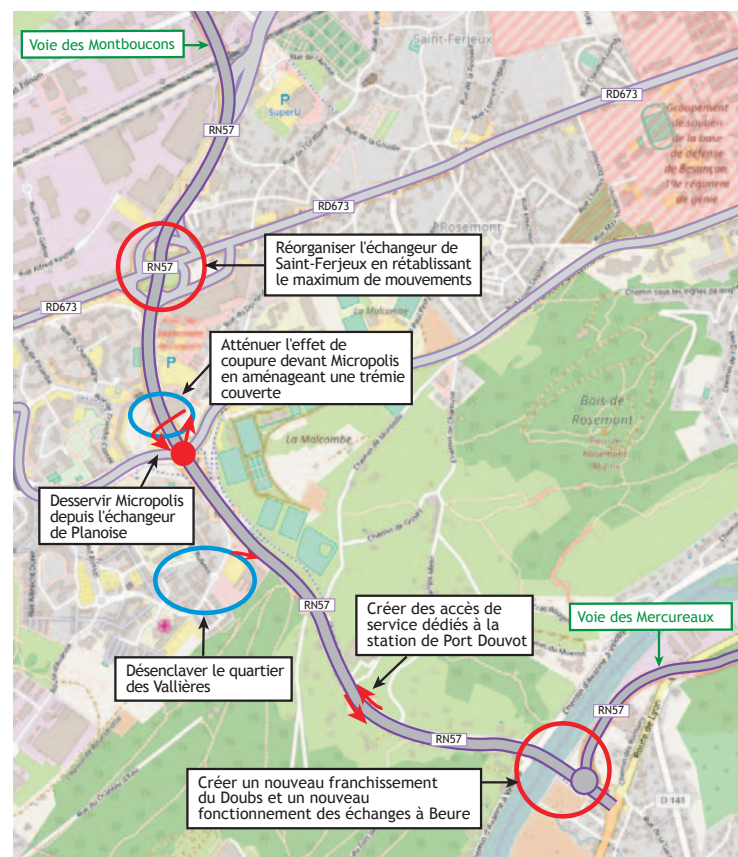
< Qui pourra circuler ?

L'ensemble des usagers motorisés (y compris les véhicules lents) seront admis sur l'infrastructure. Les cyclistes et les piétons ne pourront y circuler : c'est pour cette raison que des aménagements spécifiques continus, en dehors de l'infrastructure, sont prévus.

La RN57 est un itinéraire de transports exceptionnels pour les convois de grande taille. Le programme de l'opération définit les objectifs suivants en termes de transports exceptionnels :

- au nord de l'échangeur de Saint-Ferjeux : passage des transports exceptionnels et des convois militaires dans les limites imposées par la voie des Montboucons (masse jusqu'à 70 tonnes et hauteur jusqu'à 4,30 mètres) ;
- au sud de l'échangeur de Saint-Ferjeux : passage des transports exceptionnels et des convois militaires dans les limites des convois de type E (masse jusqu'à 400 tonnes et de grande hauteur jusqu'à 6 mètres).

> LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS



Source : © Menscom - Studio Kali. Fond : Openstreetmap.

DÉFINITION

TRÉMIE COUVERTE

Ouvrage d'art s'apparentant à un tunnel. Les voies routières passent en souterrain, la trémie étant constituée de parois de soutènement verticales surmontées d'une dalle de couverture (voir p.21).

2.3. LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS ET LEURS VARIANTES

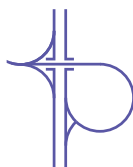
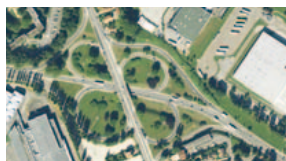
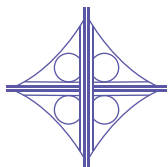
< L'échangeur de Saint-Ferjeux

L'actuel échangeur de Saint-Ferjeux est un échangeur de type «trèfle», qui permet l'ensemble des mouvements entre la RN57 et la RD673-Route de Dole à l'Ouest et la rue de Dole à l'Est. Il connaît aujourd'hui des dysfonctionnements en raison de ses bretelles d'entrée et de sortie extrêmement courtes, sans longueur d'insertion, et des entrecroisements qui accentuent les ralentissements du trafic routier et les remontées de files, notamment aux horaires les plus fréquentés du parc des expositions Micropolis.

La mise à 2x2 voies implique de faire évoluer cet échangeur pour qu'il soit aux normes de conception actuelles, avec également l'objectif de rétablir le maximum de mouvements. Trois variantes ont été étudiées :

- la **simplification du «trèfle» existant** avec la suppression de certains mouvements pour éviter les entrecroisements et l'ajout d'un carrefour à feux sur la rue de Dole pour reprendre les mouvements supprimés ;
- la **reconstitution d'un nouvel échangeur** dénivelé et complet «en trompette» mais uniquement entre la RD673 et la RN57 et sans échange avec la rue de Dole ;
- la **variante préférentielle**, qui cumule les avantages de la simplification du trèfle pour éviter les entrecroisements, en rétablissant davantage de mouvements que dans la première variante : elle consiste à supprimer le mouvement allant et venant de la rue de Dole vers la RN57 Nord (le trafic est très faible sur ce mouvement), à dénivelier le mouvement entre la RD673-Route de Dole vers la RN57 Nord et enfin à ajouter une traversée sécurisée de la rue de Dole pour les «modes doux» (piétons et cycles).

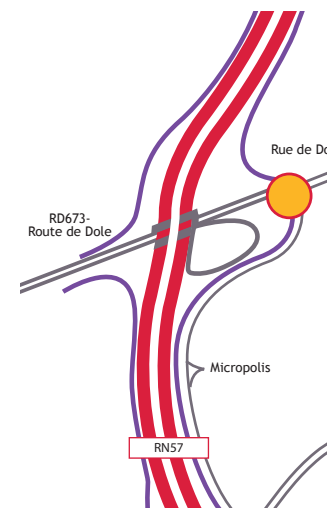
> Échangeur en trèfle et vue aérienne de Saint-Ferjeux > Échangeur en trompette



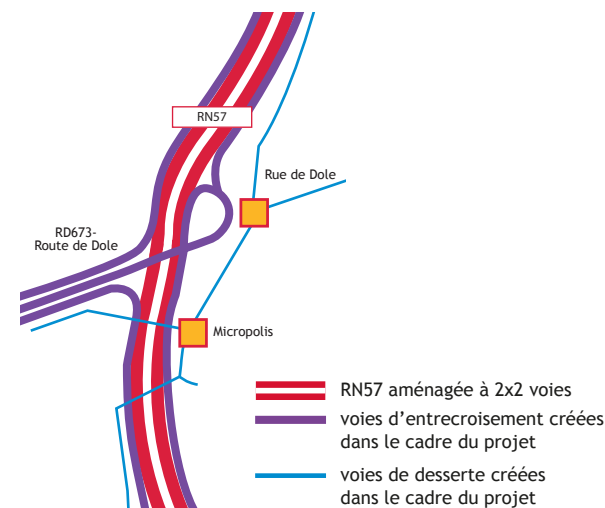
Source : © DREAL Bourgogne Franche-Comté

> LES VARIANTES ÉTUDIÉES

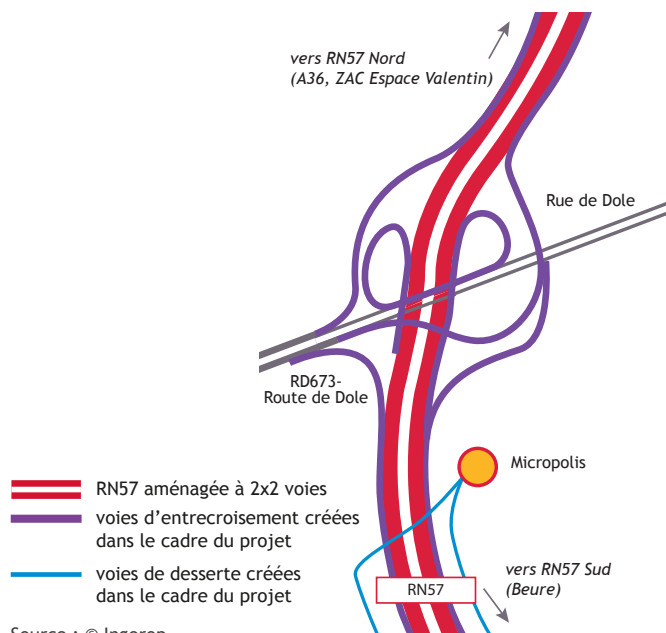
Variante simplification du «trèfle» existant - 1



Variante nouvel échangeur - 2



> LA VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE - 3



Source : © Ingerop

> COMPARAISONS ENTRE LES VARIANTES	1	2	3
Nombre de mouvements supprimés	☹️ 2 sur 8	☹️ 6 sur 8	☹️ 2 sur 8
Volume de trafic sur les mouvements supprimés	☹️	☹️	😊
Fluidité des échanges avec la RN57	☹️	😊	😊
Fluidité des échanges avec la route de Dole	☹️	☹️	😊
Qualité de l'insertion urbaine	☹️	😊	☹️
Impact de la phase travaux sur les conditions de déplacement	☹️	☹️	☹️

> VUE « PHOTO-RÉALISTE » DEPUIS LA RD673-ROUTE DE DOLE



Source : © Ingerop

- 1** De la RN57 Nord (A36, ZAC Espace Valentin) à la Route de Dole (Châteaufarine) : mouvement identique à l'existant
- 2** De la Route de Dole (Châteaufarine) à la RN57 Nord (A36, ZAC Espace Valentin) : modifié dans le cadre du projet
- 3** De la Route de Dole (Châteaufarine) à la RN57 Sud (Beure) : mouvement identique à l'existant
- 4** De la RN57 Sud (Beure) à la Route de Dole (Châteaufarine) : mouvement identique à l'existant
- 5** De la Rue de Dole (centre-ville) à la RN57 Sud (Beure) : mouvement identique à l'existant
- 6** De la RN57 Sud (Beure) à la Rue de Dole (centre-ville) : mouvement identique à l'existant
- A** Création d'un passage inférieur piétons-cycles sous la rue de Dole
- B** Création d'une passerelle piétons-cycles de franchissement de la RN57

< L'accès à Micropolis

Parmi les grands équipements situés aux abords immédiats de la RN57, on compte le parc des expositions Micropolis, le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) composé d'un parking-relais et d'un pôle bus et la station de tramway « Micropolis ».

Le parc des expositions dispose à l'heure actuelle d'un accès direct depuis la RN57.

Le fonctionnement de cet accès est aujourd'hui problématique : les entrées et sorties des visiteurs, piétons et véhicules, dont les flux sont importants, provoquent des remontées de files sur la RN57.

L'enjeu du projet est donc d'organiser une desserte routière confortable à Micropolis et de faciliter son accès par les transports collectifs et les modes doux.

Une courte trémie couverte est envisagée pour franchir la RN plus aisément et de manière plus sécurisée, et relier le quartier de Planoise à Micropolis.

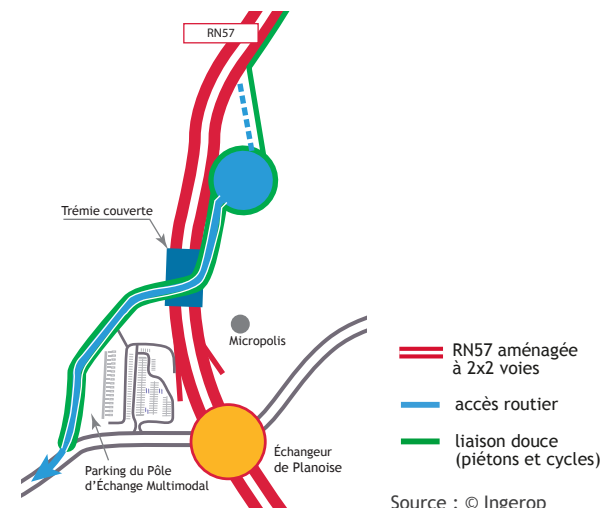
Trois variantes ont été étudiées. Elles comprennent toutes trois une trémie couverte et un nouveau giratoire d'accès à l'entrée du site de Micropolis situé à l'est de la RN57 :

- les deux premières organisent l'accès à Micropolis à partir de l'ouest de l'échangeur de Planoise (boulevard Allende), en traversant la RN57 sur la trémie couverte ; elle se différencie par la situation de la trémie, plus ou moins proche du giratoire créé à Micropolis et par la possibilité laissée ou non de traverser les voies de tramway du boulevard Allende pour regagner l'échangeur de Planoise ;
- la troisième, qui est la variante préférentielle, a l'avantage de maintenir l'accès direct qui contribue à l'attractivité de Micropolis et à proposer un itinéraire simple pour les usagers. Elle devrait également pouvoir permettre de mettre en place un cheminement pour les modes doux depuis l'avenue François-Mitterrand jusqu'à l'entrée de Micropolis. Cependant, à ce stade des études, la faisabilité de ce cheminement reste à confirmer.

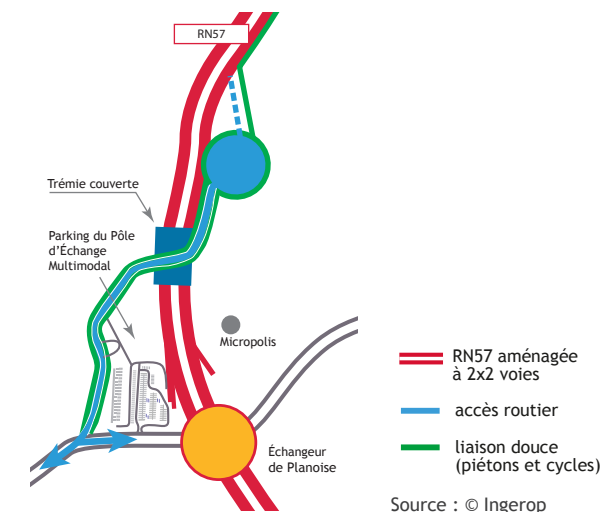
Par ailleurs, le besoin d'une sortie du site de Micropolis sur la RN57 vers le Nord a également été exprimé par les collectivités partenaires du projet. Cette sortie, dont la faisabilité technique n'est pas encore confirmée à ce stade des études, sera étudiée dans le cadre des études ultérieures.

> LES VARIANTES ÉTUDIÉES

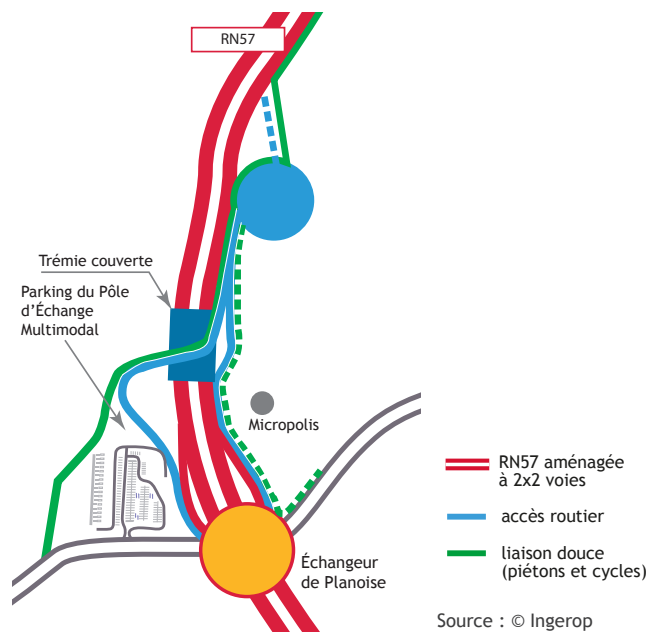
Variante d'accès par l'échangeur de Planoise - 1



Variante d'accès par l'échangeur de Planoise - 2



> LA VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE - 3



> VUE « PHOTO-RÉALISTE » DEPUIS LE SUD DE MICROPOLIS



Source : © Ingerop

- 1 Accès à Micropolis depuis la RN57 Sud
- 2 Trémie couverte avec voie de sortie de Micropolis vers RN57 Sud et voie réservée aux piétons et aux vélos

> COMPARAISONS ENTRE LES VARIANTES

	1	2	3
Lisibilité de l'accès à Micropolis	☹️	☹️	😊
Fluidité de la sortie du site de Micropolis	☹️	☹️	☹️
Facilité de la sortie du site de Micropolis	☹️	☹️	😊
Maintien de la capacité du Pôle d'Échange Multimodal	😊	☹️	😊

< Une bretelle de sortie pour le quartier des Vallières

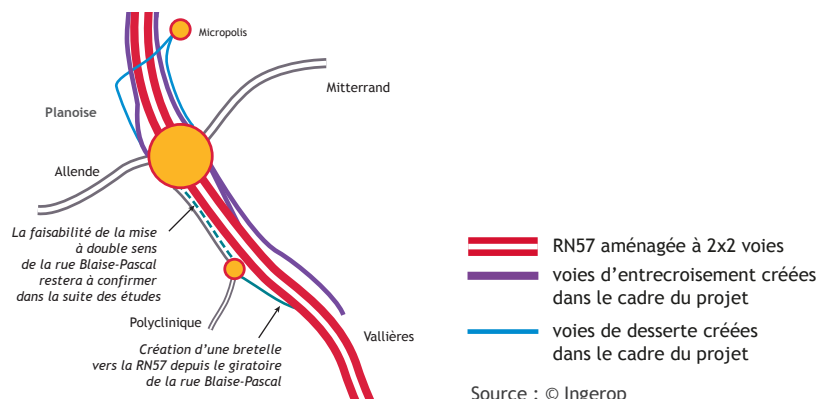
La plupart des accès à la RN57 depuis les quartiers riverains sont complets, c'est-à-dire qu'ils permettent l'entrée dans le quartier et la sortie de façon « symétrique », par les mêmes échangeurs, avec une bonne lisibilité d'accès pour les usagers du contournement.

Ce n'est pas le cas pour le quartier des Vallières (où se situent la polyclinique, la jardinerie, un hôtel et deux lycées) : il bénéficie d'une bretelle d'entrée dans le quartier, qui longe la RN57 depuis l'échangeur de Planoise, mais la sortie s'effectue par l'intérieur du quartier de Planoise et le boulevard Allende avant de rejoindre l'échangeur.

Cette dissymétrie rend peu lisible l'accès pour les usagers et elle introduit un sentiment d'enclavement des résidents et des équipements qui y sont implantés. Pour améliorer cette situation, le projet prévoit la création d'une bretelle d'accès à la RN57 en direction de Beure depuis le giratoire de la rue Blaise-Pascal.

La mise à double sens de la rue Blaise-Pascal (permettant de regagner l'échangeur de Planoise depuis le quartier des Vallières) a également été étudiée. La faisabilité d'un tel aménagement restera à confirmer dans la suite des études.

> LA SITUATION DES AMÉNAGEMENTS

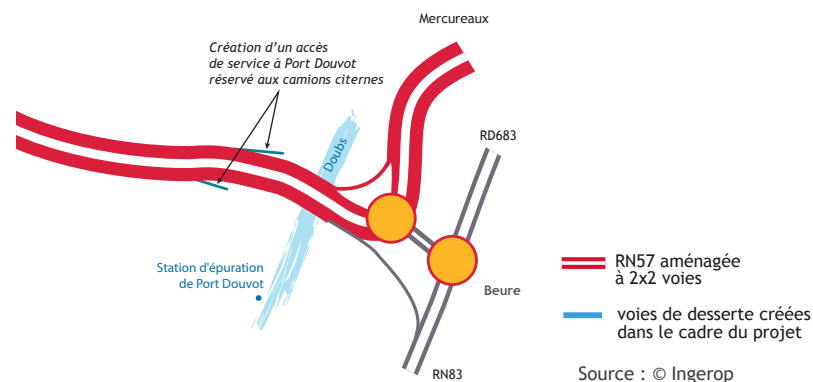


< Un accès dédié à la station d'épuration de Port Douvot

La station d'épuration de Port Douvot n'est aujourd'hui accessible par les camions citernes, qui proviennent majoritairement du nord (de la Haute-Saône), qu'à partir de l'échangeur de Planoise, ce qui leur impose de traverser les zones habitées en pied des collines par des voies étroites et inadaptées.

Afin de remédier à cette situation et aux nuisances de ces circulations pour les riverains, le projet prévoit un accès réservé aux camions citernes, directement depuis la RN57 et implanté le plus près possible de Port Douvot.

> LA SITUATION DES AMÉNAGEMENTS



< Le franchissement du Doubs et la connexion à la voie des Mercureaux

Dans le cadre du projet, l'ouvrage de franchissement du Doubs, comprenant actuellement 2 voies routières et un trottoir étroit pour les vélos et les piétons, nécessite un élargissement relativement important : il doit en effet pouvoir accueillir les 2 voies routières supplémentaires prévues dans l'opération, ainsi qu'une liaison douce qui permettra aux vélos et aux piétons de disposer d'une traversée du Doubs confortable et sécurisée.

Trois variantes de franchissement du Doubs ont été étudiées en intégrant un « shunt » pour éviter que les circulations de la voie des Mercureaux vers la RN57 empruntent le giratoire des Deux-Rives et contribuent aux remontées de files comme c'est le cas actuellement.

Les variantes se différencient notamment par la longueur de ce « shunt » :

- la **première (shunt « moyen »)** prévoit la création d'un nouvel ouvrage de franchissement du Doubs en biais ; le giratoire des Deux-Rives continue de jouer son rôle pour distribuer les mouvements provenant ou allant vers l'est et vers le nord ;
- dans la **deuxième variante (shunt « long »)**, un ouvrage est créé pour franchir le Doubs en biais sur une plus grande longueur, et les mouvements (RN57 vers Beure ou RN57 vers la voie des Mercureaux) sont distribués au moyen d'un nouvel échangeur créé en rive droite du Doubs, à hauteur de la Roche d'Or. Cette variante impacte le secteur protégé de la Roche d'Or ;
- la **solution préférentielle** est celle qui préserve le mieux le Doubs et la zone inondable qui lui est associée et dont le coût est le moins élevé : elle prévoit un shunt court en rive gauche du Doubs et la construction d'un ouvrage de franchissement accolé à l'ouvrage existant. Cette variante nécessite de modifier la desserte du quartier des Piccotines à Beure puisque l'actuelle rue des Piccotines débouchera alors sur la voie de shunt RN57 vers la RN83. Des solutions alternatives de desserte de quartier seront à étudier en détail dans la suite des études.

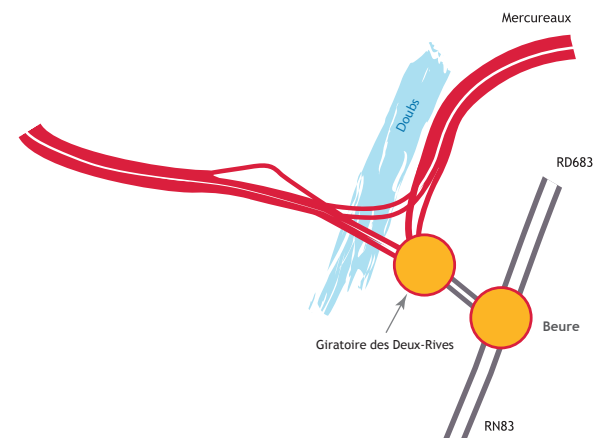
DÉFINITION

SHUNT

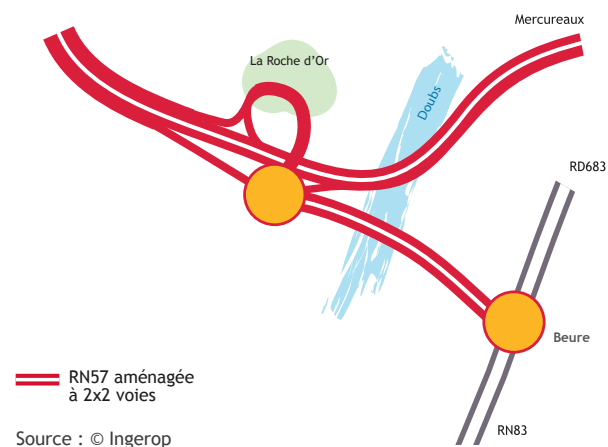
Barreau routier permettant une liaison directe, généralement réalisé pour éviter le passage par un giratoire.

> LES VARIANTES ÉTUDIÉES

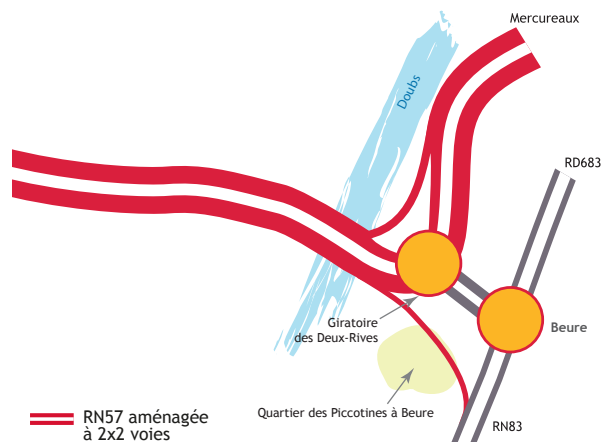
Variante de shunt « moyen » - 1



Variante de shunt « long » - 2



> LA VARIANTE PRÉFÉRÉNTIELLE - 3



— RN57 aménagée à 2x2 voies

Source : © Ingerop

> COMPARAISONS ENTRE LES VARIANTES

	1	2	3
Impact sur le secteur protégé de la Roche d'Or	☹️	☹️	😊
Impact sur la zone inondable du Doubs	☹️	☹️	😊
Fluidité des échanges	😊	😊	☹️
Impact des travaux sur les conditions de déplacement	☹️	☹️	☹️

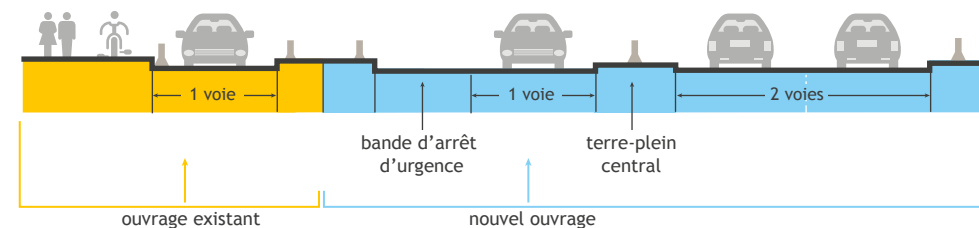
> VUE « PHOTO-RÉALISTE » DEPUIS LA COMMUNE DE BEURE



Source : © Ingerop

- 1 Shunt court
- 2 Nouvel ouvrage de franchissement du Doubs accolé au pont existant

> Profil en travers du franchissement du Doubs



Source : © Menscom - Studio Kali

< Des aménagements pour les modes doux

Aujourd'hui, les cycles ne sont pas autorisés sur les voies des Montboucons et des Mercureaux mais ils sont admis sur la section centrale du contournement, entre les « Boulevards » et la commune de Beure, malgré des conditions de circulation compliquées et peu sécuritaires.

Avec la mise à 2x2 voies, les cycles seront interdits d'un bout à l'autre du contournement.

L'aménagement de la RN57 présente donc l'opportunité de réorganiser la traversée cyclable de ce secteur. Pour ce faire, l'intégration des modes doux est prise en compte sur l'ensemble du projet avec la création de voies spécifiques qui permettront d'assurer une continuité « modes doux » performante et sécurisée. Ce sont environ 2 km d'aménagements cyclables en site propre nouveaux qui viendront compléter les aménagements cyclables existants.

Il est prévu que ces aménagements soient complétés par des connexions spécifiques (cf. carte ci-contre) pour sécuriser les liaisons entre les quartiers situés d'un côté à l'autre de la RN57 :

- la création d'un passage inférieur sous la rue de Dole pour une traversée sécurisée de celle-ci, dans le cadre du réaménagement de l'échangeur de Saint-Ferjeux **1** ;
- la création d'une passerelle piétons-cycles de franchissement de la RN57 entre le quartier de Planoise et Micropolis Nord **2** ;
- l'utilisation de la trémie couverte à la hauteur de Micropolis pour le franchissement de la RN57 **3** ;
- la création d'une voie « modes doux » sur l'ouvrage de franchissement du Doubs pour relier confortablement les deux rives, de Beure aux collines, et l'eurovéloroute N°6 Nantes-Budapest qui suit le Doubs **4**.

DÉFINITION

MODES « DOUX »

Les modes de déplacements « doux » comprennent le vélo, la marche à pied, la trottinette et les rollers.

> LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS (extrait du Plan Vélo de Besançon)



Source : © Ville de Besançon-DREAL Bourgogne Franche-Comté

LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

La prise en compte de l'environnement et du cadre de vie des habitants fait partie intégrante de la conception du projet. Elle constitue, conformément aux enjeux et ambitions de développement durable issus du Grenelle de l'environnement, une dimension majeure des études et de la concertation.

L'aménagement proposé dans ce dossier 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 (niveaux sonores, déplacements, protection de la ressource en eau notamment).

Un premier diagnostic des enjeux a été réalisé au cours des études d'opportunité. Ses principales thématiques sont présentées ici. L'étude d'impact à venir permettra d'identifier les impacts de la mise à 2x2 voies de la RN57 et de proposer, si nécessaire, des mesures de réduction ou de compensation.

3.1. UN PREMIER DIAGNOSTIC DES ENJEUX

< Le milieu humain

Les niveaux sonores

Du fait de la forte urbanisation de la zone du projet, la question des nuisances sonores est un enjeu majeur pour le projet.

Afin d'appréhender les nuisances sonores existantes, une campagne de mesures a été réalisée en 2011 sur 6 points de mesures, positionnés de manière à ce que la RN57 en constitue la source sonore prépondérante. Le tableau et la carte ci-contre indiquent les **niveaux acoustiques relevés** pour chaque point de mesure.

> LES NIVEAUX SONORES MESURÉS



Points 1-2-3

Point 4

Points 5-6

Zone d'ambiance sonore modérée	Zone d'ambiance sonore modérée de nuit	Zone d'ambiance sonore non modérée
--------------------------------	--	------------------------------------

Source : © Ingerop

Des études acoustiques seront réalisées dans la suite de l'avancement du projet en complément des études techniques.

Elles permettront de vérifier s'il est nécessaire de prendre des mesures de protection contre les nuisances sonores induites par la mise à 2x2 voies de la RN57.

D'ores et déjà, il est certain que la réduction 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 sonore non modérée) constitue un enjeu important du projet.

- Les documents d'urbanisme

Plusieurs documents d'orientation et de planification concernent le périmètre du projet : le Plan de Déplacement Urbain (PDU), le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération bisontine, ainsi que le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Besançon.

Ces documents fixent les grandes orientations d'urbanisme et de développement. Le fait d'assurer de **bonnes conditions de déplacement et une utilisation optimale des infrastructures de transport existantes** y apparaissent comme des objectifs de premier ordre.

Les contraintes d'urbanisme sont liées à la présence de zones ayant des prescriptions particulières, où les mouvements de terrain (creusements et exhaussements) sont autorisés sous réserve qu'ils soient liés à la construction ou à la réalisation de travaux publics.

- Les réseaux et les servitudes

De nombreux réseaux (électricité, fibre optique, gaz, eau potable et eaux usées) et servitudes d'utilité publique existent au niveau de la zone d'étude du projet, compte tenu de la forte urbanisation du secteur, en particulier dans sa partie Nord.

Les différentes servitudes concernées devront être prises en compte et respectées :

- les servitudes relatives à la **protection des monuments historiques** ;
- les servitudes relatives à la protection des **sites classés et inscrits**, qui concernent notamment la Roche d'Or et ses abords ;
- les servitudes relatives aux **transmissions radioélectriques** ;
- les servitudes de **halage au bord du Doubs** ;
- les servitudes d'urbanisme et notamment les prescriptions du **Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) du Doubs Central**, les travaux d'infrastructure publique n'étant admis que sous conditions dans la zone inondable qui s'étend de part et d'autre du Doubs.

Sur le sujet particulier du risque inondation, une attention particulière sera accordée au fait que le projet ne doit pas aggraver ce risque dans le secteur, à l'amont comme à l'aval.

- Les activités économiques

La desserte depuis la RN57 est un enjeu pour les **zones d'activités** à vocation industrielle, commerciale et de service, notamment les grandes zones de Planoise et de Tilleroyes-Trépillot-Châteaufarine, et pour le **parc des expositions Micropolis**.

Des parcelles vouées à l'agriculture spécialisée (horticulture, maraîchage) sont présentes en bordure de la RN57 dans le quartier des Vallières. La **préservation de cette zone maraîchère** représente un enjeu fort au sein de la zone d'études.

- Les déplacements et les transports

La fluidification durable du trafic concerné par la RN57, pour les véhicules routiers et pour les transports collectifs par bus, ainsi que l'amélioration de la **continuité du réseau de cheminements doux** (pour les piétons et les cyclistes) comptent parmi les principaux enjeux dans le secteur.

Le Doubs est emprunté pour la **navigation commerciale et de plaisance**, ce qui doit être pris en compte dans le cadre d'un nouvel ouvrage d'art de franchissement de la rivière.

< Les milieux naturels

- La qualité des eaux du Doubs

L'ensemble des eaux recueillies sur la zone d'étude ont pour exutoire final le Doubs et influent donc **sur sa qualité et son débit**.

L'objectif fixé par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée de parvenir à une assez bonne qualité des eaux du Doubs est déjà atteint dans certaines parties de la rivière. Néanmoins, selon le diagnostic du schéma directeur de l'agglomération bisontine, la qualité de l'eau reste médiocre sur une échelle de 4 classes (Assez bonne, Médiocre, Mauvaise et Hors classe).

- Les ressources en eau, souterraine et superficielle

Le territoire bisontin est représentatif du contexte environnemental du Massif du Jura, dominé par une dynamique karstique (roche calcaire où les eaux ont creusé des cavités). Cette spécificité implique une forte sensibilité du milieu. La **grande vulnérabilité des aquifères** représente un enjeu fort pour le secteur.

- Les secteurs à risques géotechniques

Le projet aura à **éviter les secteurs à risques géotechniques**. Le substratum de la zone d'étude se décompose en trois grandes familles géologiques :

- un substratum alluvionnaire au nord de Planoise ainsi qu'à partir du quartier des Vallières jusqu'au Doubs ;
- un substratum calcaire qui affleure sur la section entre l'échangeur de Planoise et les Vallières ;
- un substratum marneux occupant une partie des versants des collines de Planoise et Rosemont.

- Les milieux naturels de qualité en milieu urbain

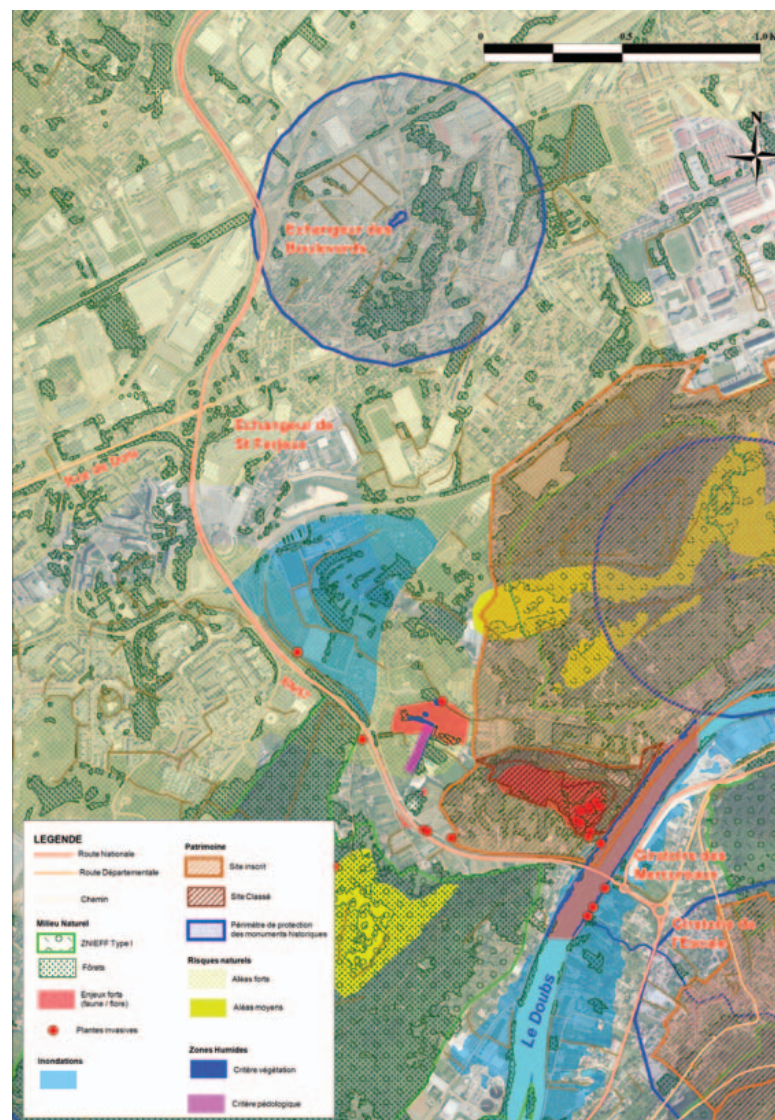
Il n'existe **aucun milieu naturel protégé** (Arrêté de Protection de Biotope, réserve, Natura2000...) à proximité immédiate de la section « Boulevards-Beure » de la RN57.

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.

Lors de l'établissement du diagnostic, plus de 274 espèces végétales 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.

> LA CARTE DE SYNTHÈSE DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES



Source : © Ingerop

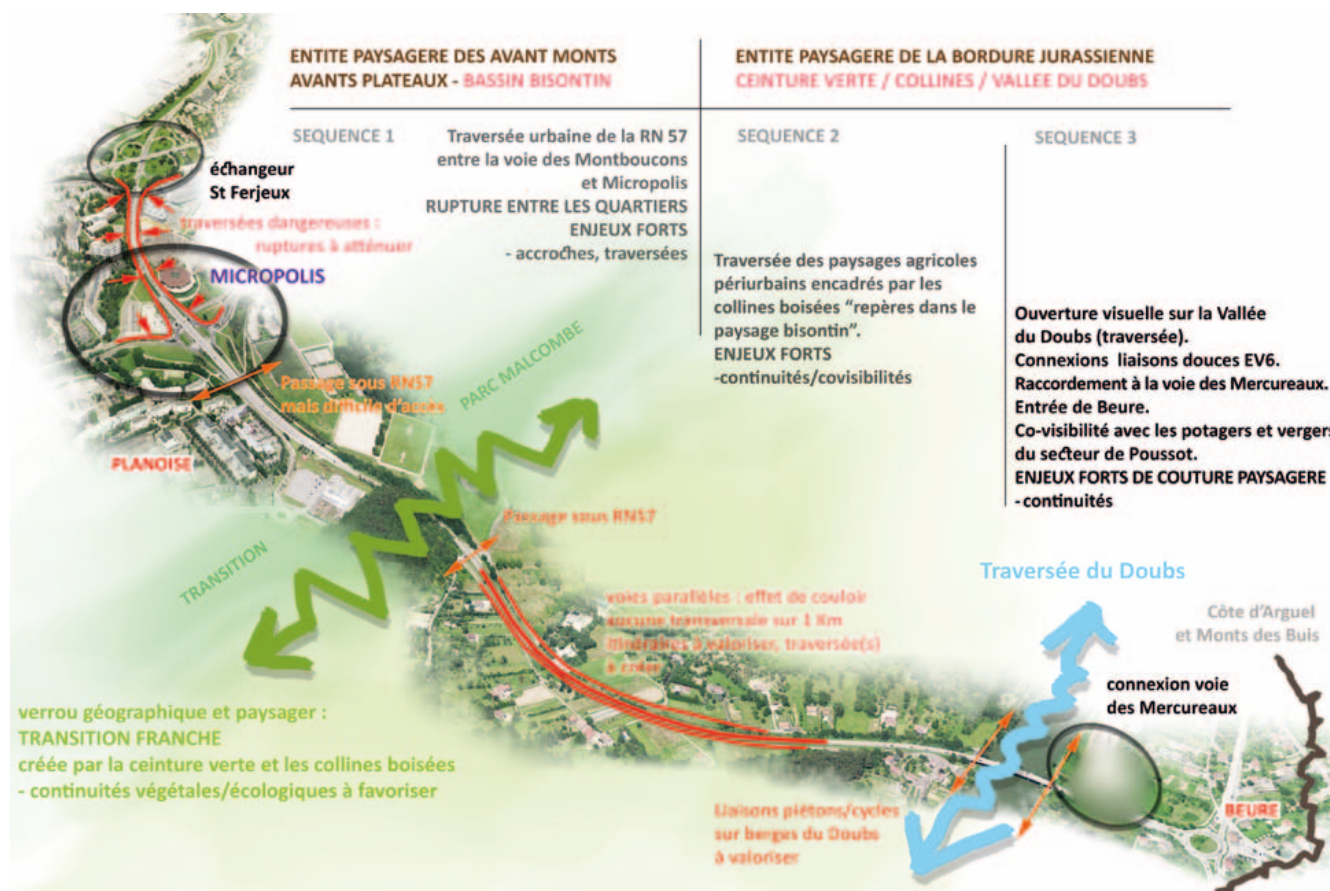
< Le paysage

Le site des collines et de la vallée du Doubs, véritable colonne vertébrale du territoire, est un lieu rare qui doit conserver toute sa richesse. Les enfilades, comme les vues lointaines sur le contrefort du Jura, constituent un « grand paysage naturel » au sein même de l'agglomération.

Les enjeux identifiés sont les suivants :

- 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.

> LES GRANDES SÉQUENCES URBAINES ET PAYSAGÈRES TRAVERSÉES ET LES ENJEUX



Source : © Ingerop

3.2. RECHERCHER LA MEILLEURE INSERTION POSSIBLE DU PROJET

L'attention portée à l'environnement et au cadre de vie se concrétise tout au long de l'élaboration du projet.

< La séquence « Éviter-Réduire-Compenser »

La séquence, ou doctrine, « Éviter-Réduire-Compenser » (ERC) issue des lois « Grenelle » 1 et 2 est réglementaire. Elle préside à la conception du projet et se décline selon les trois étapes suivantes :

- donner la priorité à l'**éviterment des sensibilités** ;
- rechercher dans un deuxième temps seulement la **réduction des impacts** ;
- enfin **compenser les impacts résiduels**.

Les partis d'aménagement étudiés pour l'achèvement du contournement de Besançon par la mise à 2x2 voies de la section entre les « Boulevards » et la commune de Beure (partis A, B, C et D présentés en partie 2) 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 apports de la concertation

L'approfondissement des études de conception du projet - les études à venir comprendront en particulier l'étude d'impact sur l'environnement - s'enrichira des avis, questions, remarques, suggestions et points d'attention exprimés par le public et les acteurs **au cours de la présente concertation**.

La concertation est organisée pour permettre ce recueil, notamment sur les sujets liés à l'environnement, aux activités et au cadre de vie des habitants (*cf. les objectifs de la concertation présentés en page 8*).

La concertation a également pour objectif de faire émerger une variante préférentielle sur la base de laquelle seront conduites les études à venir.

< Les mesures de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement

La définition précise des mesures en faveur de l'environnement sera l'objet de la future étude d'impact.

Des principes sont toutefois établis à ce stade :

- un **système d'assainissement** permettant de traiter les eaux pluviales avant leur rejet dans le milieu naturel. Ce système sera destiné à protéger les écoulements naturels et les eaux souterraines de toute pollution liée à l'infrastructure ;
- la recherche d'une solution de franchissement du Doubs **limitant au maximum l'impact sur le risque inondation** ;
- **des protections contre le bruit** pour certains secteurs bâtis proches du projet, adaptées aux résultats des études acoustiques à venir ;
- la recherche de solutions permettant de **réduire au maximum les besoins de foncier** et notamment de foncier bâti pour réaliser les aménagements ;
- la recherche de solutions pour la **desserte du quartier des Piccotines** à Beure qui pourrait être modifiée en raison du nouvel échangeur entre la RN57, la RN83 et la RD683.

LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT

La contribution sonore de projet d'infrastructure routière est réglementée par les articles L.571-1 à L. 571-17 du Code de l'Environnement, le décret du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et la circulaire du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes.

Dans le cas où les niveaux de bruit dépassent les seuls réglementaires, le maître d'ouvrage doit mettre en œuvre des mesures de protection acoustique qui prennent généralement la forme, en zones urbaines, d'écrans acoustiques (murs ou merlons) ou de traitements d'isolation de façades.

ET APRÈS LA CONCERTATION ?

Les premières études sur le projet de mise à 2x2 voies de la section entre les «Boulevards» et la commune de Beure ont permis de vérifier la faisabilité du projet. De nouvelles études vont s'engager après la concertation afin d'approfondir l'ensemble des thématiques techniques et environnementales. Elles permettront de définir les aménagements à mettre en œuvre et de préciser les conditions d'insertion du projet dans l'environnement.

Ces prochaines études s'appuieront sur le bilan de la concertation. L'État, maître d'ouvrage du projet, dressera à l'issue de la concertation **un bilan de la participation et des avis recueillis auprès des acteurs et du public.** Ce bilan sera rendu public.

Il constituera l'une des pièces du dossier de la future enquête publique.

L'enquête publique, organisée par une commission d'enquête indépendante désignée par le Tribunal Administratif, permettra au public de s'informer une nouvelle fois et de s'exprimer sur le projet finalisé. Elle est envisagée en 2019.

LES PROCHAINES ÉTUDES

Les études à conduire à la suite de la concertation et dans la perspective de l'enquête publique intègrent la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement.

Elles comprendront notamment :

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



RN57

CONTOURNEMENT
DE BESANÇON

Concertation publique

du 17 octobre
au 27 novembre 2017

Conception-rédaction : Menscom - Réalisation graphique : Studio Kali.
Photo de couverture : © 4Vents/DREAL Bourgogne Franche-Comté - Impression : ESTIMPRIM - Octobre 2017.



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

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

