

MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE AU PV DE SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

SOMMAIRE

1. PREAMBULE.....4

2. LA FLUIDIFICATION DU TRAFIC SUR LA RN575

2.1. LA FLUIDIFICATION COMME ENJEU PRINCIPAL POUR PERMETTRE UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DE L’AGGLOMERATION...5

2.2. UNE FLUIDIFICATION QUI PERMETTRA DE RENFORCER LE DEVELOPPEMENT ET L’ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE.....5

2.3. UNE CONCEPTION ENTRE BEURE ET CHAMP MELIN QUI CORRESPOND A LA STRUCTURE DU TRAFIC5

2.4. UNE FLUIDIFICATION DURABLE DU TRAFIC6

3. LA QUESTION DU TRANSIT DES POIDS-LOURDS8

3.1. CARACTERISATION DU TRAFIC DE POIDS-LOURDS.....8

3.2. LE CADRE REGLEMENTAIRE ACTUEL PERMETTANT DE REGULER LA CIRCULATION DES POIDS-LOURDS EN TRANSIT 10

3.3. LES DIFFICULTES RELATIVES A LA MISE EN PLACE D’UNE REGULATION DU TRANSIT DES POIDS-LOURDS SUR LA RN83 ET LA RN57 - PERSPECTIVES..... 11

3.4. LES CHOIX D’AMENAGEMENT VIS-A-VIS DE LA CIRCULATION DES POIDS-LOURDS..... 11

4. LES ALTERNATIVES AU PROJET 14

4.1. UNE APPROCHE GLOBALE DE LA MOBILITE QUI N’OPPOSE PAS LES DIFFERENTS MODES..... 14

4.2. IL N’Y A PAS DE SOLUTION SIMPLE POUR DESENGORGER L’AXE 14

4.3. LA COMPLEMENTARITE INTERMODALE A L’ECHELLE DE L’AIRE D’INFLUENCE DE LA METROPOLE BISONTINE : LE ROLE DE L’ETAT 15

4.3.1. la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) et le rôle des différents acteurs 15

4.3.2. Les outils mobilisés par l’Etat..... 16

4.3.3. Les projets accompagnés par l’Etat sur l’aire d’influence de la métropole bisontine 16

4.4. LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS 17

4.5. LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN..... 18

4.6. LES POSSIBILITES D’EVOLUTION DE L’AMENAGEMENT EN CAS D’EVOLUTION FAVORABLE DE LA DEMANDE ET DES PRATIQUES DE MOBILITE 18

4.7. LES RISQUES DE FAVORISATION DE LA PERIURBANISATION ET DE L’ETALEMENT URBAIN 18

5. L’IMPACT ENVIRONNEMENTAL GLOBAL DU PROJET 19

6. LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES LOCAUX DU PROJET 21

6.1. LA POLLUTION21

6.2. LA BIODIVERSITE ET L’ARTIFICIALISATION DES TERRES22

6.3. LE PAYSAGE24

6.1. LA COUPURE DU TISSU URBAIN24

6.2. LES NUISANCES SONORES.....24

7. LES NUISANCES.....27

8. RISQUES, SECURITE28

9. LA PHASE CHANTIER29

10. LE COUT DU PROJET30

11. LES CHOIX EFFECTUES EN MATIERE DE TRACE ET DE NATURE DES AMENAGEMENTS 31

11.1. LES ECHANGES NON RETABLIS31

11.2. ECHANGEUR DU CHAMP MELIN33

11.2.1. L’Aire de contrôle des poids-lourds.....33

11.2.2. Capacité et fonctionnement du giratoire de l’échangeur du Champ Melin 35

11.3. CHEMIN DES VALLIERES (COTE IMPAIR).....35

11.3.1. L’accès à la station d’épuration pour les poids-lourds..... 35

11.4. CHEMIN DES VALLIERES (COTE PAIR)36

11.5. CHEMINS DE MONTAILLE ET DE CHAMP MELIN37

11.6. RUE BLAISE PASCAL37

11.6.1. La desserte actuelle le quartier de la Polyclinique37

11.6.2. Evaluation des nuisances liées à la mise à double sens de la rue Blaise Pascal39

11.6.3. Le trafic induit par l’implantation de l’enseigne Grand Frais..... 41

11.6.4. La solution d’échangeur « à lunettes » au Champ Melin, présentée lors de la concertation de 2019 42

11.7. LE QUARTIER DE TERRE ROUGE43

11.8. LA TREMIE DEVANT MICROPOLIS, PRESENTEE LORS DE LA CONCERTATION DE 2017 PUIS ABANDONNEE.....43

11.9. AUTRES SUJETS ABORDES CONCERNANT LE TRACE OU LES AMENAGEMENTS PROPOSES.....45

12. LES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES 47

13. LES IMPACTS HUMAINS 48

1. PREAMBULE

Par courrier en date du 20 décembre 2021, le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté – maître d'ouvrage du projet - a sollicité l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Besançon concernant l'achèvement du contournement Ouest de Besançon, et plus spécifiquement le projet d'aménagement de la RN 57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure.

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon a désigné une commission d'enquête composée de trois membres par la décision E21000076/25 du 7 janvier 2022.

Conformément à l'arrêté du Préfet du Doubs n°Préfecture-DCPPAT-BCEEP-2002-02-03-001 en date du 4 février 2022, l'enquête publique s'est tenue du 28 février 2022 à 9h00 au 31 mars 2022 à 17h30, soit pendant 32 jours.

Le 7 avril 2022, la Commission d'enquête a remis au maître d'ouvrage son procès-verbal rapportant le déroulement de l'enquête, les observations formulées par le public, ainsi que les questions propres à la commission d'enquête.

L'objet du présent mémoire en réponse est d'apporter à la commission d'enquête les réponses aux observations formulées par le public ainsi qu'aux questions propres à la commission d'enquête. Pour une lecture plus aisée, le document est présenté sous forme d'une analyse thématique. Les thèmes développés sont les mêmes que ceux identifiés par la commission d'enquête dans son procès-verbal.

C'est sur la base des observations formulées par le public, des questions posées par la commission d'enquête et des réponses apportées par le maître d'ouvrage dans le présent mémoire que la commission d'enquête pourra établir son rapport et rendre ses conclusions motivées.

2. LA FLUIDIFICATION DU TRAFIC SUR LA RN57

2.1. LA FLUIDIFICATION COMME ENJEU PRINCIPAL POUR PERMETTRE UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMERATION

L'amélioration de la fluidité du trafic par la réalisation du projet est citée par beaucoup de contributeurs qui se sont exprimées lors de l'enquête publique, et pour cause : la fluidification durable du trafic sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure constitue, aux côtés des problématiques de mobilité et d'aménagements urbains, le principal enjeu du réaménagement de l'infrastructure. C'est elle qui garantira le fonctionnement du contournement et donc, par voie de conséquence, un meilleur fonctionnement de l'agglomération. Le contournement doit redevenir fluide et attractif pour permettre à l'agglomération de fonctionner mieux : c'est la raison d'être d'une voie structurante. Car la congestion récurrente induit des trafics parasites en ville sur les axes urbains fréquentés par les bus et les modes doux, dégrade la qualité de l'air et augmente considérablement les temps de parcours. **L'objectif premier du réaménagement est donc, selon le maître d'ouvrage, de faire fonctionner le contournement, c'est-à-dire d'y attirer le maximum de trafic urbain tout en empêchant la congestion.**

Cet objectif est d'ailleurs repris dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération qui préconise de bien hiérarchiser les axes routiers de manière à ne pas engendrer de nuisances ni perturber la vie des quartiers résidentiels avec des trafics de transit. **C'est bien cette diminution du trafic de shunt dans les quartiers résidentiels qui pourra permettre d'y concrétiser des aménagements favorables aux modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.**

2.2. UNE FLUIDIFICATION QUI PERMETTRA DE RENFORCER LE DEVELOPPEMENT ET L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE

Certains contributeurs mettent en avant les effets positifs que la concrétisation du projet aura sur l'attractivité et le développement du territoire. Ils soulignent que les aménagements projetés répondent globalement aux enjeux d'attractivité du territoire du Grand Besançon, et que la réalisation du projet est essentielle pour faciliter les déplacements inter-régionaux et transfrontaliers, la RN57 étant un axe stratégique reliant plusieurs métropoles telle que Nancy à la Suisse.

Le rôle du projet pour le territoire est effectivement bien rappelé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT de l'agglomération bisonnienne, qui mise sur la complémentarité des différentes infrastructures existantes (LGV, infrastructures aéroportuaires...) pour connecter le territoire tout en préservant sa centralité :

« Afin de faciliter la connexion de l'ensemble des communes du SCoT aux grands réseaux européens, la mise à 2x2 voies du contournement routier ouest de l'agglomération, entre le nord et le sud du territoire est un objectif majeur et devra être achevée dans les meilleurs délais [...] Ce projet est par ailleurs essentiel à une meilleure utilisation du réseau existant, et contribuera à réduire considérablement le trafic de transit qui touche actuellement la ville centre. Dès lors, il améliorera la circulation routière au profit de la totalité du

SCoT. »

2.3. UNE CONCEPTION ENTRE BEURE ET CHAMP MELIN QUI CORRESPOND A LA STRUCTURE DU TRAFIC

Le choix de conception entre l'échangeur du Champ Melin et Beure – qui prévoit la réalisation de deux voies bidirectionnelles au lieu d'une 2x2 voies – a interpellé un certain nombre de contributeurs qui craignent que ce choix pose à nouveau des problèmes de fluidité. Un certain nombre d'avis demandent même que la voie reliant les Mercureaux à l'échangeur du Champ Melin soit aménagée à 2x2 voies.

La commission d'enquête a posé la question suivante, qui résume bien les interrogations du public : « *Quels sont les éléments factuels permettant de s'assurer que l'aménagement à une seule voie par sens de circulation de la section entre Champ Melin et la voie des Mercureaux n'engendrera pas un effet de goulet et des bouchons notamment aux heures de pointe ?* »

Entre le Champ Melin et Beure, le trafic actuel s'écoule sur une route bidirectionnelle. Le trafic en direction de Besançon en heure de pointe du matin est de 2 240 véhicules par heure, et le trafic en provenance de Besançon vers l'échangeur de Beure est de 2 625 véhicules par heure. Le débit de saturation d'une route bidirectionnelle est estimé en moyenne à 1 800 véhicules par heure et par sens.

L'analyse des flux de trafic aux heures de pointe du matin et du soir montre que le trafic se répartit assez équitablement en deux flux du même ordre de grandeur :

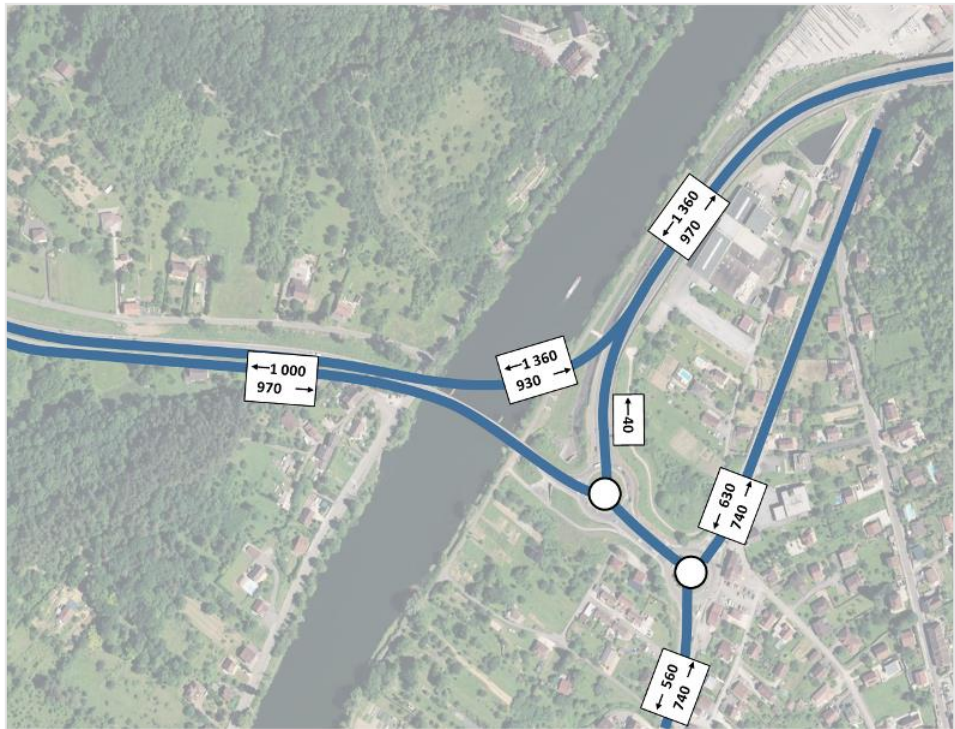
- Le flux Besançon <-> Voie des Mercureaux
- Le flux Besançon <-> RN83 et RD683

C'est pour cette raison que la conception s'est orientée vers 2 chaussées bidirectionnelles après l'échangeur du Champ Melin : l'une en connexion directe avec la voie des Mercureaux, l'autre vers l'échangeur de Beure, en connexion avec la RN83 et la RD683.

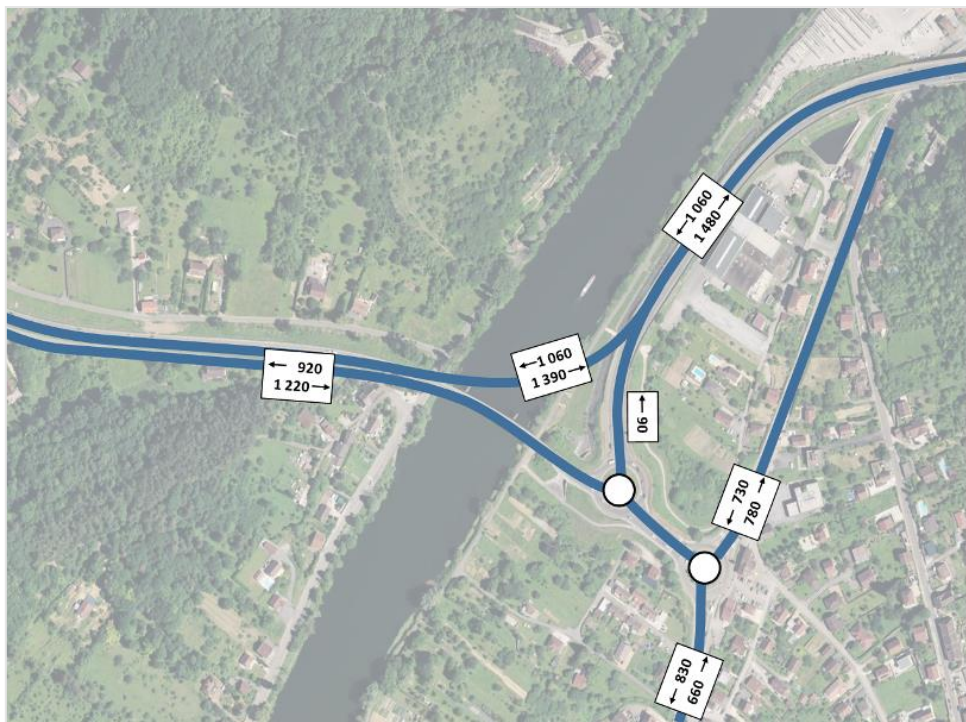
La capacité offerte après réalisation du projet sera donc deux fois plus importante que la capacité actuelle, le trafic se répartissant environ pour moitié entre ces deux routes. La charge de trafic sera donc équilibrée sur les deux chaussées bidirectionnelles.

Les charges attendues en 2045 sur ces deux voies bidirectionnelles ne dépasseront pas les 1 390 véhicules par heure et par sens, ce qui reste donc très nettement inférieur au débit de saturation estimé à 1 800 véhicules par heure. La fluidité sera donc retrouvée dans ce secteur, avec une marge de sécurité confortable.

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE



TRAFICS 2045 A L'HEURE DE POINTE DU MATIN (EXPRIMES EN VEHICULES PAR HEURE) AVEC LE PROJET



TRAFICS 2045 A L'HEURE DE POINTE DU SOIR (EXPRIMES EN VEHICULES PAR HEURE) AVEC LE PROJET

Au vu des trafics prévus en heure de pointe du matin et du soir sur la voie reliant les Mercureaux à l'échangeur du Champ Melin, assez loin du seuil théorique de saturation, **il n'y a aucune raison objective de prévoir un aménagement à 2x2 voies de cette section**, comme proposé par certains contributeurs. Un tel choix irait par ailleurs à l'encontre du parti de conception économe en espace souhaité par le maître d'ouvrage.

Au niveau de l'échangeur du Champ Melin, en direction du Doubs, la séparation des trafics entre la RN57 (vers la voie des Mercureaux) et la RN83 (vers Beure) se fait au moyen d'une sortie en affectation. C'est-à-dire, que sur les 2 voies provenant de Besançon :

- La voie de droite sera affectée en direction de la RN83 vers Beure,
- La voie de gauche sera affectée en direction de la RN57 vers la voie des Mercureaux.

Une signalisation directionnelle adaptée à la vitesse maximale autorisée (70 km/h) sera mise en place (portiques ou potences de signalisation) en amont du point de séparation de manière à ce que les véhicules aient le temps de se positionner sur la voie adéquate. « L'entrecroisement » pourra ainsi se faire sur une longueur suffisante au regard des trafics attendus.

Dans le sens voie des Mercureaux vers Besançon, le trafic ne passe plus par le giratoire qui est actuellement saturé mais rejoint directement la RN57 par un ouvrage courbe en traversée du Doubs. Le trafic prévisionnel attendu étant bien en-dessous du seuil de saturation, cette configuration n'engendrera pas de saturation, tout au plus un léger ralentissement au niveau de la zone de rabattement sur une seule voie en bas de la voie des Mercureaux.

2.4. UNE FLUIDIFICATION DURABLE DU TRAFIC

Certains des avis émis considèrent que la fluidification ne sera que temporaire et que « *l'usage facilité du mode routier permis par le projet entrainera une augmentation du trafic telle que l'axe se retrouvera à nouveau congestionné à plus ou moins long terme* ».

Le maître d'ouvrage relève d'abord avec attention que les avis exprimés invoquent des motifs qui semblent contradictoires. D'un côté, certains rédacteurs avancent que l'évolution des modes de transports et l'augmentation des parts modales alternatives à la voiture particulière ne sont pas prises en compte et qu'elles suffiraient à réduire à moyen et long terme les problématiques de congestion sur la RN57. D'autres affirment que l'aménagement conduira inexorablement à l'induction d'un trafic supplémentaire sur cet axe et donc à sa saturation à plus ou moins long terme.

D'une part, il est nécessaire de rappeler que l'aménagement de cette portion de RN57 entre « les Boulevards » et Beure doit permettre de renforcer le rôle du contournement comme axe structurant majeur de l'agglomération, qu'il a perdu au fil du temps et au gré du développement des congestions, en permettant le report sur cet axe du trafic automobile circulant actuellement sur le réseau secondaire du fait de sa saturation.

D'autre part, ce projet ne vise pas à opposer les modes de transports mais s'inscrit dans le cadre d'une politique beaucoup plus globale de développement des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Un grand nombre de ces projets de mobilités alternatifs sont d'ailleurs connus et cités par les contributeurs : développement des parkings relais, aménagements pour les modes actifs, amélioration de l'offre de transports en commun, réalisation de plans de déplacement d'entreprise... Ces projets, portés pour la plupart par Grand Besançon Métropole, sont complémentaires à l'aménagement de la RN57.

Le projet d'aménagement de la RN57 vise à reconstituer une nécessaire hiérarchisation du réseau routier : le report du trafic sur la RN57 permis par sa mise à 2x2 voies constitue une mesure d'apaisement de la circulation sur le réseau secondaire dans les quartiers, que la collectivité pourra mettre à profit pour y réaliser des aménagements favorables au nécessaire report modal. Rappelons également que le projet comporte un certain nombre d'aménagements pour les transports en commun et les modes actifs qui vont eux aussi encourager et faciliter le report modal.

Il est donc évidemment indispensable que ce projet d'aménagement de la RN57 s'accompagne de la poursuite de la mise en œuvre des projets visant à développer et améliorer les possibilités de transports alternatifs à la voiture individuelle. Ce n'est que grâce à l'ensemble de ces efforts

combinés que les bénéfices apportés par le projet d'aménagement de la RN57 en terme de fluidité sur cet axe structurant pourront perdurer.

Le modèle de trafic développé dans le cadre du projet permet en outre de répondre aux craintes d'une nouvelle saturation de l'axe à plus ou moins long terme. Les hypothèses prises en compte sont celles des documents d'urbanisme en vigueur au moment de l'élaboration du modèle de trafic, réalisé à l'échelle du périmètre du territoire de la Communauté d'Agglomération de Besançon tel qu'il était composé en 2017, c'est-à-dire avec 57 communes, soit 180 350 habitants. Ces hypothèses prennent en compte à la fois l'évolution de la population et l'évolution des emplois. L'évolution de la population et des emplois s'appuie sur le SCOT de 2011, document de référence pour le développement et l'aménagement du territoire, et fixant les grandes orientations en terme d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et de développement économique et commercial. Les données Omphale de l'INSEE ont été également prise en compte pour évaluer la croissance démographique.

Les principales évolutions prises en compte sont les suivantes :

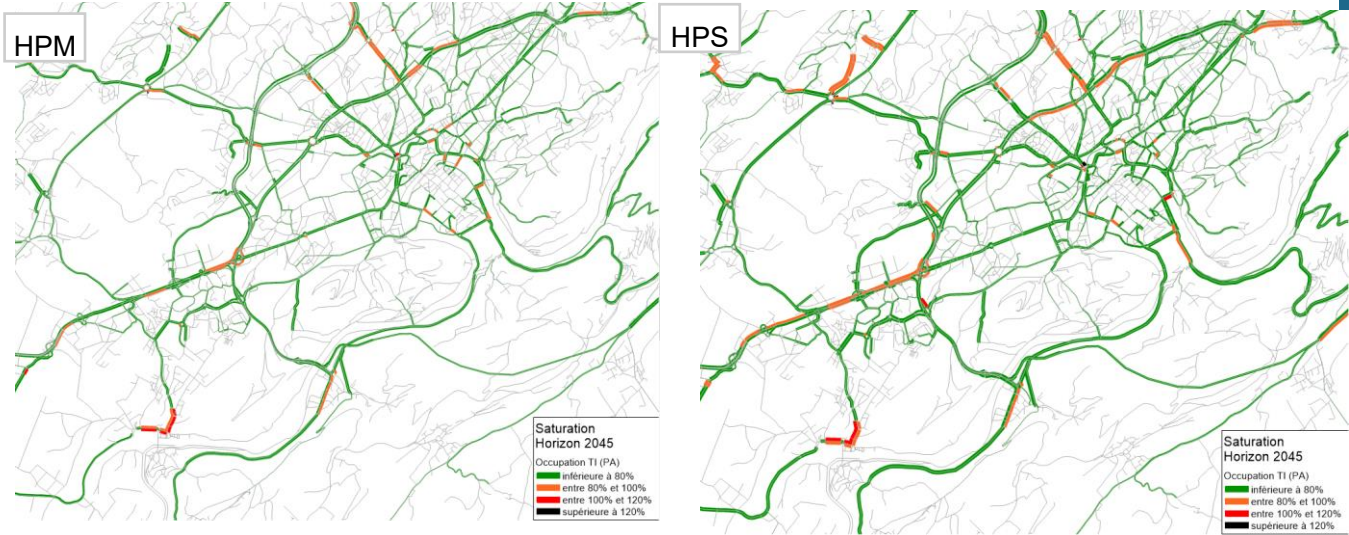
- Pour l'évolution de la population, il a été considéré que la population totale à l'horizon 2025 sera de 190 350 habitants, et de 210 350 habitants à l'horizon 2045. L'évolution a été répartie pour moitié entre Besançon et la périphérie ;
- Pour la production de logements, ce sont les hypothèses du programme local de l'habitat (PLH) qui ont été prises en compte. Sur Besançon, il a été retenu comme hypothèse que sur les secteurs dans lesquels des programmes de logements étaient prévus, la croissance de la population était uniquement liée au nombre de logements programmés. Pour les secteurs dans lesquels aucun programme de logement n'est prévu, la différence entre l'objectif de croissance sur Besançon et le nombre de logements prévus sur Besançon est répartie en fonction du poids de la population 2015 de chaque zone sans projet de logements, sans tenir compte des croissances passées. Sur les communes en dehors de Besançon, l'objectif de croissance des habitants a été réparti en fonction du poids que représente la croissance de population entre 2006 et 2012 de la zone considérée par rapport à la croissance de population entre 2006 et 2012 sur l'ensemble des secteurs hors Besançon.
- La population active a été déduite de la population totale en appliquant pour chaque secteur le poids que représentait la population active par rapport à la population totale en 2015.
- Pour le développement des zones d'activités économiques, ce sont les hypothèses du SCoT qui ont été considérées (soit entre 250 et 270 ha de foncier) en considérant que la totalité des opérations seraient concrétisées d'ici 2045. Les emplois correspondant à ces développements ont également été considérés.

L'analyse des résultats d'application du SCOT en 2017 montre que pour la production de logement, le rythme prévu dans le SCOT est respecté, alors que la production de zones économiques est largement en deçà de ce qui était prévu. Par ailleurs, depuis 2017, des décisions politiques ont été prises sur certains projets d'aménagement qui ont été largement revus à la baisse. Ainsi, les hypothèses de développement prises en compte dans le modèle de trafic qui a alimenté les études paraissent plutôt optimistes et tendent à maximiser la génération de déplacements par rapport au scénario d'avenir le plus probable.

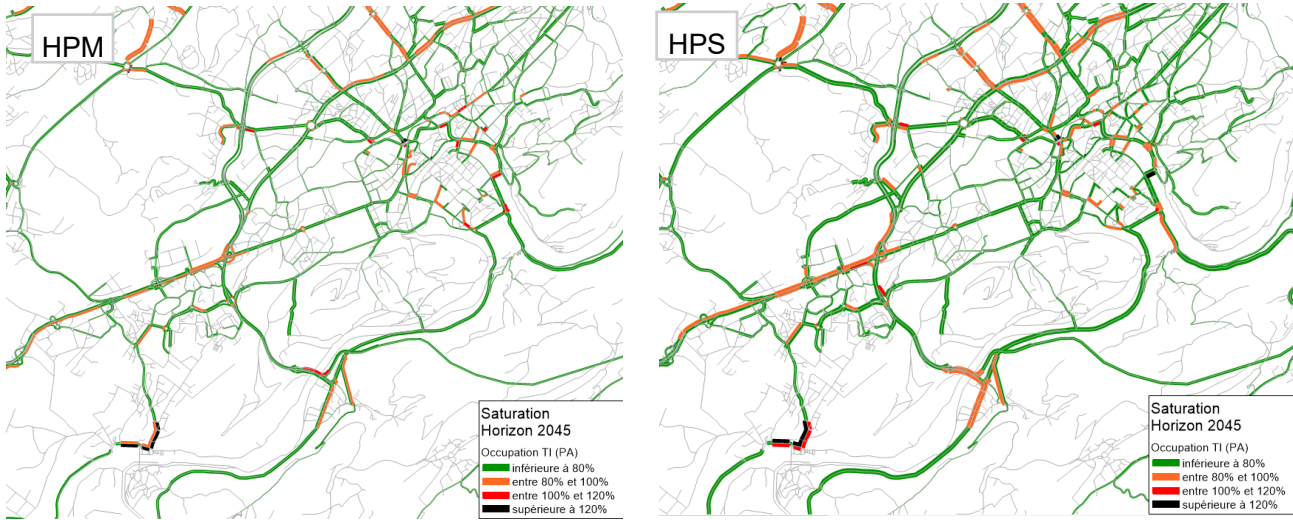
Pour simuler les conditions de trafic sur la RN57 avec la réalisation du projet, deux scénarios d'évolution des parts modales ont été prises en compte : un premier scénario où la part modale de la voiture particulière (voiture avec un seul conducteur et covoiturage) s'abaisse à 45 % à l'horizon 2045 (scénario volontariste) et un scénario où la part modale de la voiture particulière ne s'abaisse qu'à 50% à l'horizon 2045 (scénario tendanciel) (rappelons qu'elle était à 55% en 2018).

Les résultats de ces simulations aux heures de pointe du matin et du soir sont les suivantes :

■ Pour le scénario volontariste :



■ Pour le scénario tendanciel :



Ainsi, même avec le scénario d'évolution des parts modales qualifié de « tendanciel » et en considérant des hypothèses de croissance de la population, des emplois et des zones de développement économiques plutôt très optimistes, l'aménagement de la section « Boulevards » - Beure permettra une nette diminution des saturations des différents axes à l'échéance 2045. Cela bénéficiera aux usagers routiers, mais également aux transports en commun qui regagneront en performance (réduction et fiabilisation des temps de trajet) grâce aux aménagements réalisés sur et autour de la RN57. Cela permettra également la très nette diminution des phénomènes d'évitement dans les quartiers riverains du projet.

3. LA QUESTION DU TRANSIT DES POIDS-LOURDS

La problématique du transit des poids-lourds et des nuisances induites sur la RN57 mais surtout sur la RN83 a été un sujet d'expression de plus de 19% des contributeurs qui considèrent que « la présence de nombreux poids-lourds en transit a un impact important sur les conditions de circulation, et qu'il faudrait les interdire ou en tout cas les limiter sur la RN83 et la RN57 puisqu'ils peuvent emprunter un itinéraire alternatif par l'autoroute ». Certains contributeurs indiquent même que « cette seule mesure d'interdiction des poids-lourds en transit suffirait à désaturer l'axe ».

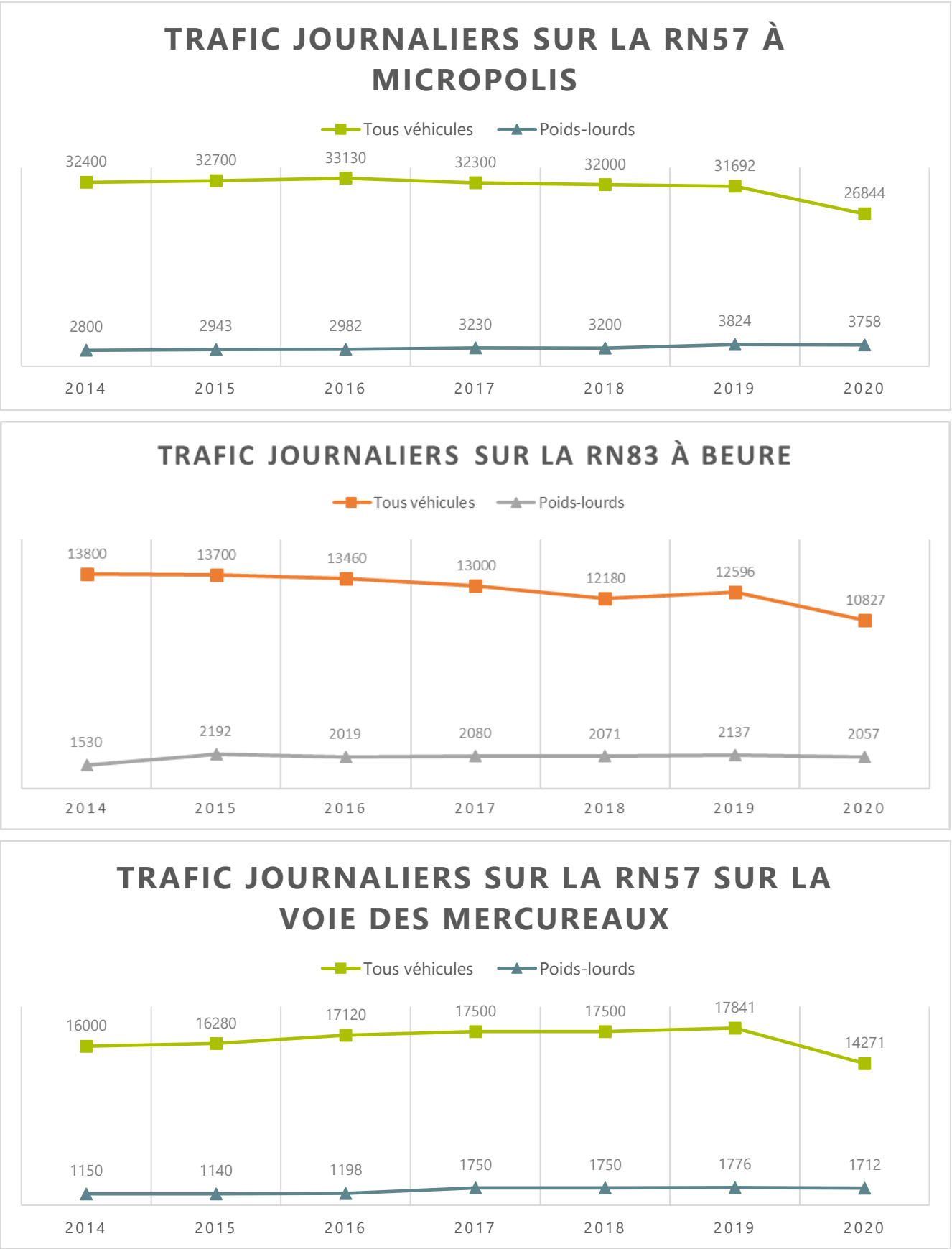
Les contributeurs ont lié la problématique des poids-lourds en transit (qui est déjà préexistante et source de nuisances, notamment dans la traversée de la commune de Beure) à l'aménagement de la section de la RN57 comprise entre les « Boulevards » et Beure. Cependant, cette question du transit des poids lourds sur la RN83 est un sujet ancien, qui est indépendant de l'aménagement des 3.7 km de chaussée concernée de la RN57.

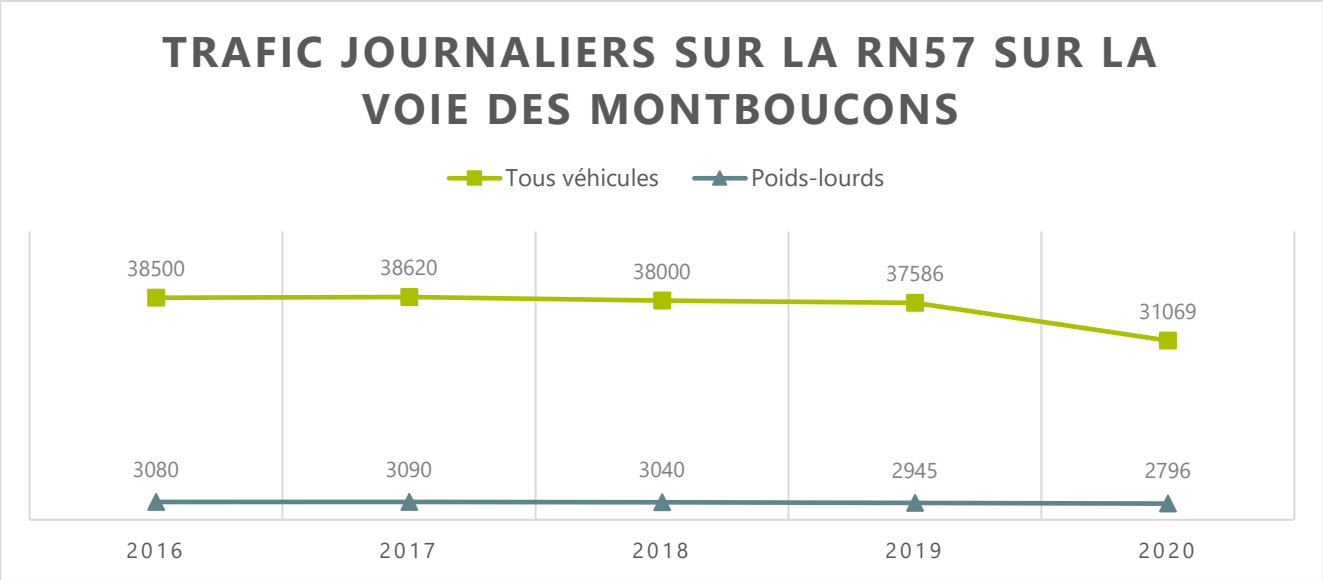
Il est nécessaire de rappeler que le choix d'itinéraire pour des transports de marchandises internationaux ou interrégionaux repose avant tout sur les conditions économiques (la marge étant extrêmement limitée sur ce type de transport). Il dépend du prix du péage, de la consommation de carburant, des possibilités de stationnement... L'achèvement du contournement de Besançon n'est pas à l'échelle des stratégies des transporteurs routiers : en effet, le gain de temps (minime à l'échelle d'un transport longue distance) ne porte en effet que sur les heures de pointe. La problématique du transit poids-lourds est donc à traiter indépendamment du projet routier (puisque si le projet n'est pas réalisé, la problématique perdurera ; et si le projet est réalisé, cela n'aura pas d'impact sur le transit poids-lourds).

3.1. CARACTERISATION DU TRAFIC DE POIDS-LOURDS

► Le trafic en moyenne journalière

L'analyse des trafics sur les dernières années sur la RN57 et sur la RN83 montre d'une part que le trafic des poids-lourds stagne sur la RN83 et sur la voie des Mercureaux, évolue légèrement à la hausse sur la RN57 dans le secteur de Micropolis et évolue à la baisse sur la voie des Montboucons (voir les graphiques d'évolution ci-dessous).





Une enquête cordon (interview des chauffeurs) a été menée par le maître d’ouvrage en 2016 dans le cadre des études relatives au projet de mise à 2 × 2 voies de la RN57 et 28 507 usagers ont été interrogés sur leur trajet (origine, destination), en différents endroits du réseau routier du territoire. Une analyse de ces données brutes a été réalisée par l’AUDAB (Agence d’urbanisme Besançon centre Franche-Comté) pour le compte de Grand Besançon Métropole, et permet de dégager quelques tendances concernant le trafic des poids-lourds.

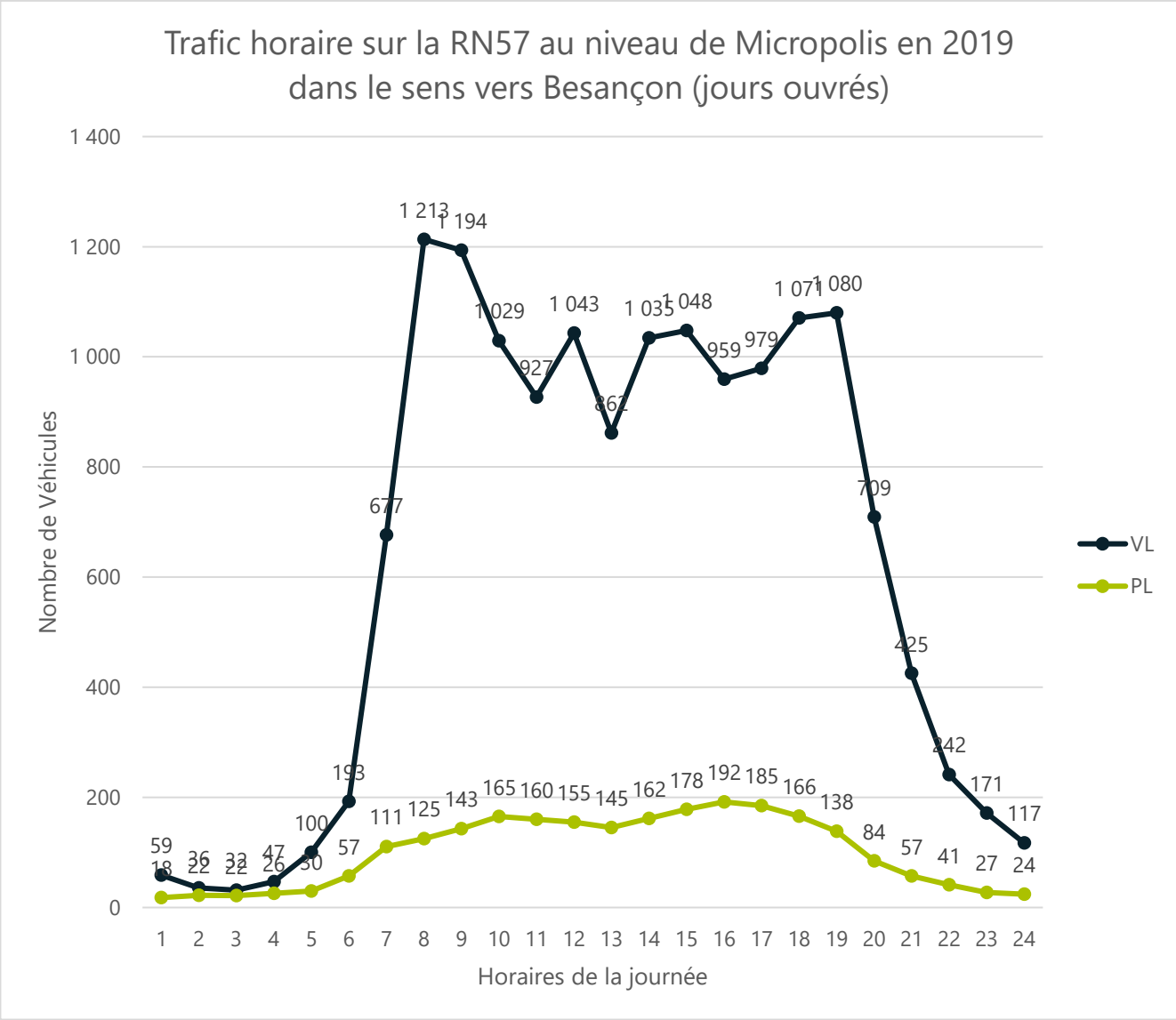
Les origines-destinations des poids-lourds enquêtés se répartissent comme suit :

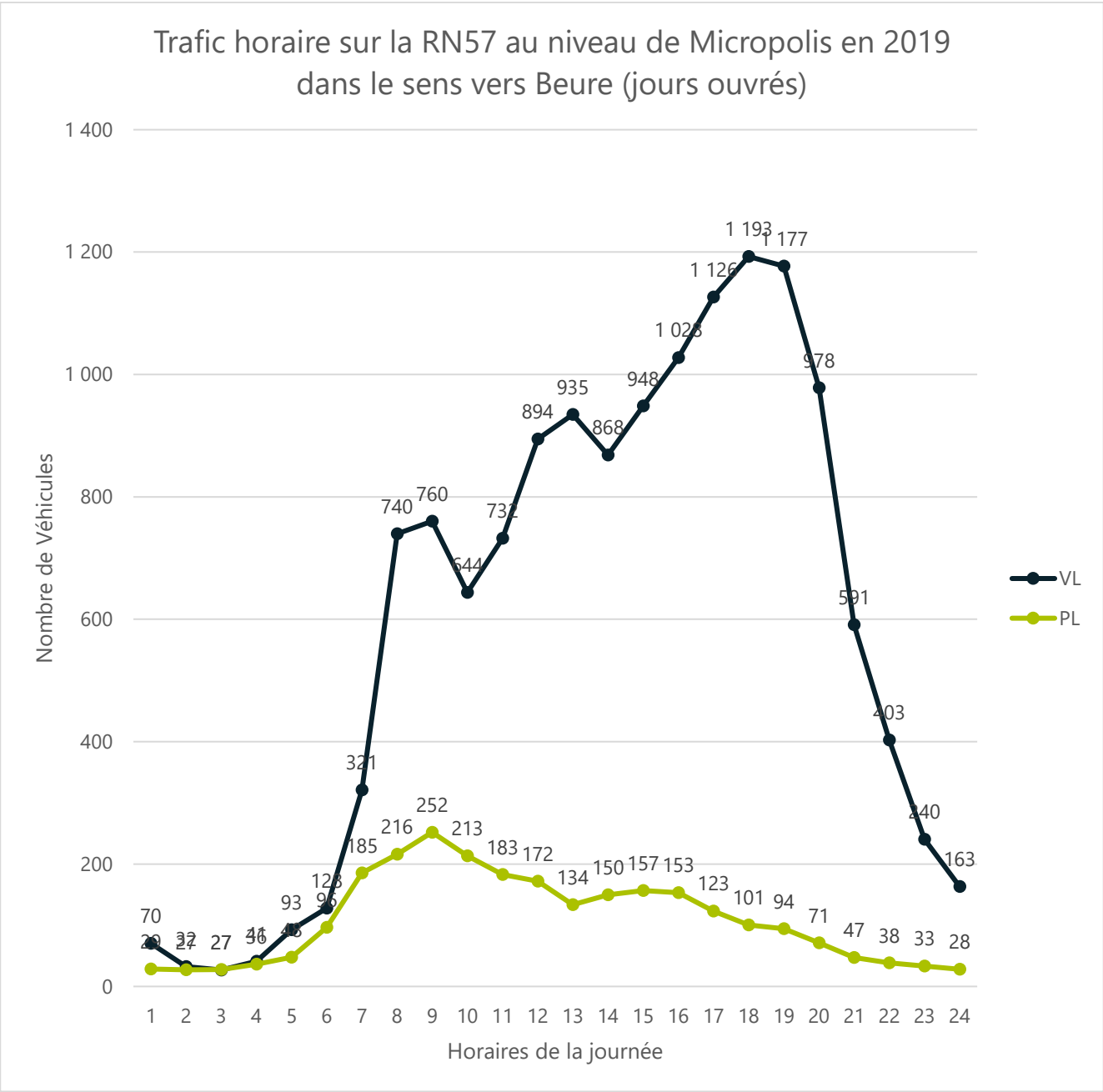
- 32 % effectuent un trajet de desserte régionale (origine et destination dans la Région), mais 17 % d’entre eux effectuent un trajet qui pourrait être réalisé via le réseau autoroutier (A36/A39) ;
- 41 % effectuent un trajet de transit intégralement hors région ;
- 10 % effectuent un trajet 100 % international (Allemagne vers Espagne pour la plupart).

Au total, d’après l’AUDAB, environ la moitié des poids-lourds enquêtés pourrait transiter par le réseau autoroutier. En prenant l’hypothèse que l’enquête menée est toujours représentative de la situation actuelle, environ 1 000 poids-lourds par jour pourraient ainsi être évités sur la RN83 et sur la RN57 (section comprise entre les « Boulevards » et Beure), en cas de limitation du grand transit des poids-lourds en provenance ou à destination de la RN83. **Cela représente ainsi 7,9% du flux total de trafic sur la RN83, et 3,2 % du flux total de véhicules sur la RN57 (section comprise entre les « Boulevards » et Micropolis).**

► Le trafic aux heures de pointe

Une analyse des trafics au niveau de Micropolis aux heures de pointe du matin et du soir a été réalisée sur les jours ouvrés de l’année 2019 afin de déterminer le pourcentage de poids-lourds à ces périodes. Les graphiques ci-dessous en montrent les résultats :





On peut donc observer que :

- En heure de pointe du matin, dans le sens vers Besançon, le trafic total des poids-lourds (grand transit et livraisons régionales) est de l'ordre de 10% du trafic total. En valeur absolue, on peut constater qu'il augmente après le passage de la pointe de trafic du matin ; une partie du trafic poids-lourds cherche donc à éviter la pointe du matin.
- En heure de pointe du soir, dans le sens sortant de Besançon, le trafic total de poids-lourds poids-lourds (grand transit et livraisons régionales) ne dépasse pas 10% du trafic total. On voit clairement qu'il diminue en valeur absolue à mesure que la congestion s'installe. Là aussi, on constate que le trafic poids-lourds cherche à éviter la pointe de trafic du soir.

Environ la moitié du trafic de poids-lourds circulant sur la RN57 provient de la RN83. Si on applique le ratio

de 50 % des poids-lourds en provenance de la RN83 qui auraient pu transiter par l'autoroute, cela représente une diminution de maximum 3 % du trafic total circulant aux heures de pointe. Or les études de trafic réalisées dans le cadre du projet d'aménagement de la RN57 ont montré que la demande actuelle de trafic le matin sur l'échangeur de Beure est environ de 32 % supérieure à ce que l'aménagement peut écouler dans sa configuration actuelle ; ce chiffre passe à 42 % le soir.

La suppression du trafic des poids lourds en transit proposée par les contributeurs serait donc loin de suffire à désaturer ce secteur.

3.2. LE CADRE REGLEMENTAIRE ACTUEL PERMETTANT DE REGULER LA CIRCULATION DES POIDS-LOURDS EN TRANSIT

La commission d'enquête souhaite disposer d'une synthèse informative (incluant par exemple les textes de référence) résumant le cadre réglementaire actuel concernant la circulation des poids-lourds en transit sur la RN57. Quels sont les textes en vigueur ? Que prévoient-ils ? Dans ce cadre réglementaire actuel, quelles sont les possibilités offertes ou non aux autorités pour réguler ce type de trafic (modulations horaires, modulations journalières...) ? Quelles sont les possibilités de faire évoluer ce cadre réglementaire pour le sens d'une régulation et d'une limitation de ce trafic de transit si tant est qu'un consensus se fasse sur la nécessité et l'intérêt d'une telle mesure ?

La RN57, tout comme la RN83, sont classées comme routes à grande circulation par décret en Conseil d'État n° 2009-615 du 3 juin 2009. A ce titre, l'article L110-3 du code de la route indique que "Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ». Ainsi, par construction, ces deux routes ont vocation à accueillir le trafic des poids-lourds.

En application de l'article R.411- 8 du Code de la route, l'autorité de police de la circulation peut prescrire des mesures plus rigoureuses que le Préfet, **dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige**. Dans ce cas, l'arrêté doit être pris après avis du Préfet.

Les interdictions fondées sur des motifs de sécurité routière (importance du nombre de poids-lourds impliquant des plus grands risques pour les autres usagers, gravité d'accidents précédents ayant impliqué des poids-lourds...) relèvent de la compétence de l'autorité de police de la circulation. Cette compétence appartient au maire sur l'ensemble des routes, quelle que soit leur domanialité (route nationale, départementale ou communale) dans les limites de l'agglomération et au préfet sur les routes nationales hors agglomération.

Des interdictions de circulation peuvent également être motivées par l'état ou les caractéristiques de la chaussée qui ne permettent pas d'accueillir dans de bonnes conditions la circulation de poids-lourds. Il appartient dans ce cadre également à l'autorité de police de prendre la mesure d'interdiction.

La légalité d'une mesure de police limitant l'exercice d'une liberté (ici, celle, pour un professionnel, d'utiliser une voie publique) est subordonnée à la vérification que les atteintes aux intérêts des transporteurs sont concrètement exactement justifiés par le but d'intérêt général poursuivi. Le juge contrôle ainsi la proportionnalité de la mesure par rapport aux contraintes qu'elles imposent aux intéressés. Le contrôle impose de s'assurer que l'ordre public ne pouvait pas être garanti par des mesures moins contraignantes. Le juge vérifie par là même que les inconvénients imputables à une réglementation de police n'excèdent pas, par leur nature et leur importance, les sujétions que l'autorité peut imposer, dans l'intérêt général, aux usagers ou aux tiers.

En pratique, une mesure de limitation de circulation qui ne concerne que les poids lourds (donc des transporteurs professionnels) ne constitue pas une atteinte à la liberté d'aller et venir mais une atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie. Cette nuance est importante, la protection constitutionnelle de la liberté d'aller et venir interdisant d'y porter atteinte sauf circonstances exceptionnelles.

Pour être légales, les mesures visant à interdire la circulation sur certains axes ne doivent pas présenter un caractère général et absolu. Autrement dit, une telle mesure doit concerner une catégorie précise et limitée d'usagers de la route, tout en aménageant des dérogations à l'attention de certains éléments de cette catégorie d'usagers. Par exemple, s'agissant de l'interdiction de circulation des poids lourds, la mesure doit concerner les poids lourds en transit tout en autorisant la circulation des poids lourds pour la desserte locale.

Une autre condition de légalité est de pouvoir proposer un itinéraire de déviation, qui doit être sans détour excessif. Ainsi, avant d'interdire la circulation des poids lourds sur une route, l'autorité doit proposer un itinéraire de déviation.

Ainsi, de manière synthétique :

- **Le maire d'une commune traversée par une route à grande circulation peut prendre un arrêté d'interdiction des poids-lourds en transit fondé sur des motifs de sécurité routière ou d'état ou des caractéristiques de la chaussée ;**
- **Il doit proposer un itinéraire de déviation sans détour excessif ;**
- **La prise d'un tel arrêté doit être motivée au regard de motifs de sécurité routière ou de motifs en lien avec l'état ou les caractéristiques de la chaussée.**

3.3. LES DIFFICULTES RELATIVES A LA MISE EN PLACE D'UNE REGULATION DU TRANSIT DES POIDS-LOURDS SUR LA RN83 ET LA RN57 - PERSPECTIVES

S'il est aisé de comprendre les nuisances subies par les riverains de la RN83 du fait du trafic des poids-lourds (chaussée réduite, impact sur l'environnement et la santé, nuisances sonores, impact sur la fluidité du trafic...), la question de la mise en œuvre d'une régulation du transit des poids-lourds est très complexe. Preuve en est des arrêtés d'interdiction du transit des poids-lourds qui ont déjà été pris dans le passé par les maires des communes traversées, et qui ont été annulés car entachés d'illégalité.

D'une part, l'analyse des données d'accidentologie sur la RN83 ou sur la RN57 ne permet pas de mettre en évidence une accidentologie particulièrement élevée qui serait due aux poids-lourds. Les motifs de sécurité routière pour justifier la mise en place de mesures particulières ne peuvent donc pas être mis en avant.

D'autre part, fonder la prise d'un arrêté sur des motifs en lien avec l'état ou les caractéristiques de la chaussée créerait un précédent et ouvrirait la porte à des interdictions sur tout le territoire français chaque fois qu'une route nationale traverse une agglomération. Les chaussées de la RN57 et de la RN83 ont été dimensionnées en rapport avec le trafic poids-lourds qu'elles accueillent, et la dénivellation, les virages ou les traversées de villages ne sont pas un motif suffisant pour justifier une telle interdiction qui aurait des répercussions sur l'ensemble du réseau français.

Il existe certes un itinéraire alternatif par les autoroutes A36 et A39 permettant d'éviter la RN83 et la RN57 entre Poligny et Ecole-Valentin, mais cet itinéraire est plus long de quelques dizaines de kilomètres et présente un surcoût important en matière de péage et de carburant. Sans préjuger de la position d'un juge administratif, cet allongement de parcours représente un détour excessif au sens de la jurisprudence. D'autant que la mise en place de ce circuit alternatif générerait des nuisances environnementales (notamment une augmentation de la pollution et des nuisances sonores) dans d'autres communes directement impactées par cette mesure, ce qui paraît aller à l'encontre de l'objectif d'intérêt général.

Enfin, une telle interdiction aurait vocation à se traduire pour le réseau routier national par la modification du

schéma directeur de signalisation directionnelle de la RN57 et de la RN83 dans le Doubs et le Jura, modification qui relève des compétences de la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer en application de la note du 18 mai 2017 relative aux procédures d'élaboration, d'instruction et d'approbation des schémas directeur de signalisation de direction et des projets de définition de signalisation. Cette procédure réglementaire doit permettre de juger de la pertinence des itinéraires de substitution.

La Commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable du Sénat – présidée par le sénateur du Doubs Jean-François Longeot – a rendu le 7 juin 2021 les conclusions du rapport de la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux. Les rapporteurs de cette mission ont formulé 40 recommandations structurées en 4 axes, parmi lesquels la réduction des nuisances liées au transport routier de marchandises. Ce rapport indique qu'il est urgent de « *renforcer l'information et le pouvoir des autorités locales en les dotant des outils nécessaires pour limiter ces nuisances. Aggraver les sanctions et augmenter les contrôles pour lutter contre l'essor de pratiques illégales et dangereuses et contre la concurrence déloyale sont également un impératif* ». Il propose de :

- cartographier les principaux « itinéraires de fuite » par arrêté,
- engager avant le 1^{er} janvier 2023, dans les territoires des itinéraires de fuite, une consultation des acteurs concernés (élus locaux, riverains, transporteurs) sous l'égide du projet, pour trouver, au cas par cas, les leviers de réduction des nuisances générées par le transport routier de marchandises,
- amplifier les moyens mis en œuvre pour assurer le respect de la réglementation des poids lourds, par une augmentation des contrôles et une aggravation des sanctions.

Sous l'égide du préfet du Doubs, des discussions ont d'ores et déjà démarré entre les représentants des associations qui se sont formées pour lutter contre le transit poids-lourds dans les villages traversés par la RN83, les élus concernés et les services de l'Etat. Deux rencontres se sont déjà tenues le 10 décembre 2021 et le 28 janvier 2022. Au vu de la complexité de ce sujet, elles vont se poursuivre dans les mois qui viennent. Les organisations professionnelles des transporteurs routiers doivent également être intégrées dans la suite des discussions.

3.4. LES CHOIX D'AMENAGEMENT VIS-A-VIS DE LA CIRCULATION DES POIDS-LOURDS

La commission d'enquête – au vu des observations émises par les contributeurs – indique que la circulation des poids-lourds en transit semble être l'un des facteurs significatifs à l'origine des difficultés rencontrées sur la RN57 et au-delà, en liaison avec la RN83. Elle se demande dans quelle mesure cette problématique a été prise en considération dans les choix de conception, et notamment sur la conservation d'une seule voie de circulation par sens entre Beure et Champ Melin et l'ajout d'un rond-point au niveau de Champ Melin.

► Conservation d'une seule voie de circulation par sens entre Beure et Champ Melin

Entre le Champ Melin et Beure, le trafic actuel s'écoule sur une route bidirectionnelle. Le trafic en direction de Besançon en heure de pointe du matin est de 2 240 véhicules par heure, et le trafic en provenance de Besançon vers l'échangeur de Beure est de 2 625 véhicules par heure. Le débit de saturation d'une route bidirectionnelle est estimé à 1800 véhicules par heure et par sens.

L'analyse des flux de trafic aux heures de pointe du matin et du soir montre que le trafic se répartit assez équitablement en deux flux du même ordre de grandeur :

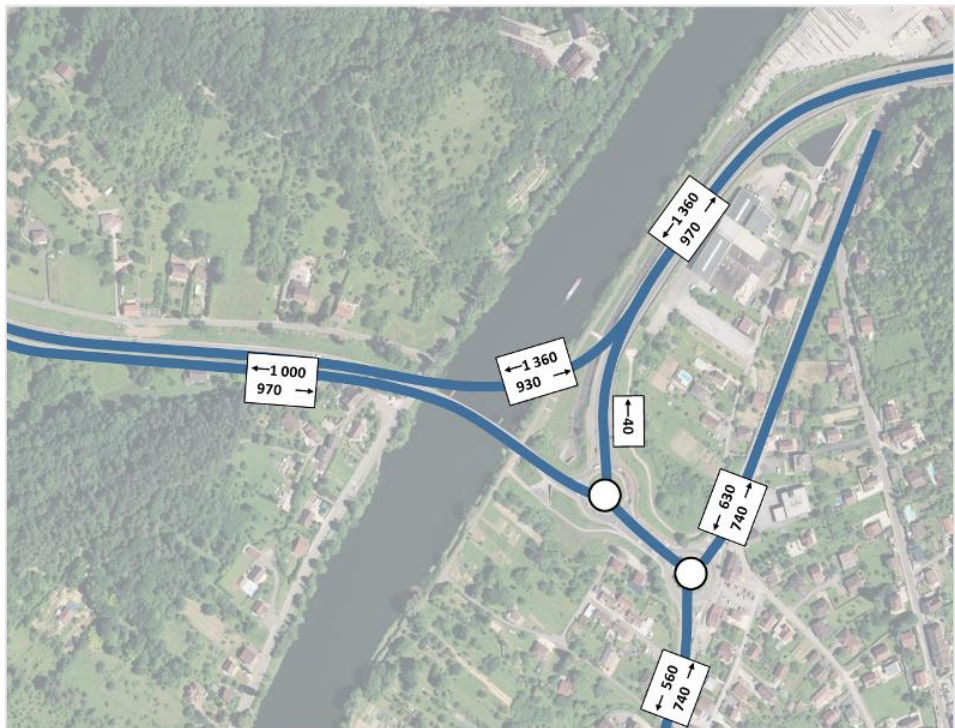
RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

- Le flux Besançon <-> Voie des Mercureaux
- Le flux Besançon <-> RN83 et RD683

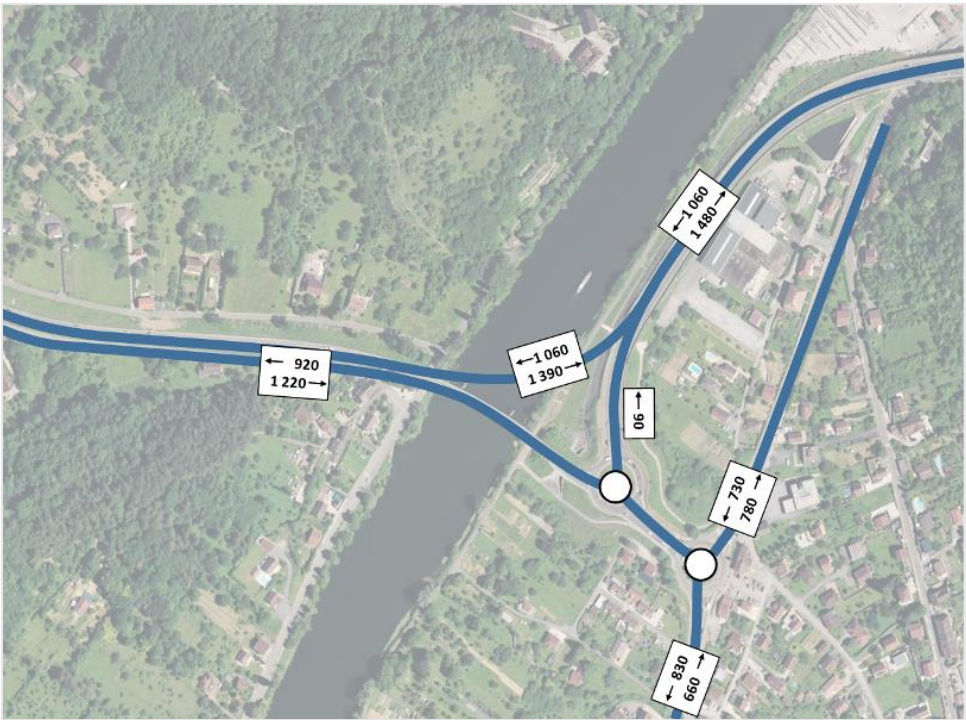
C'est pour cette raison que la conception s'est orientée vers 2 chaussées bidirectionnelles après l'échangeur du Champ Melin : l'une en connexion directe avec la voie des Mercureaux, l'autre vers l'échangeur de Beure, en connexion avec la RN83 et la RD683.

La capacité offerte après réalisation du projet sera donc deux fois plus importante que la capacité actuelle, le trafic se répartissant environ pour moitié entre ces deux routes. La charge de trafic sera donc équilibrée.

Les charges attendues en 2045 sur ces deux voies bidirectionnelles ne dépasseront pas les 1 390 véhicules par heure et par sens ce qui reste donc très nettement inférieur au débit de saturation estimé à 1 800 véhicules par heure. **La fluidité sera donc retrouvée dans ce secteur, avec une marge de sécurité confortable.**



TRAFICS 2045 A L'HEURE DE POINTE DU MATIN (EXPRIMES EN VEHICULES PAR HEURE)



TRAFICS 2045 A L'HEURE DE POINTE DU SOIR (EXPRIMES EN VEHICULES PAR HEURE)

Les trafics prévus en heure de pointe du matin et du soir sur la voie reliant l'échangeur de Beure à l'échangeur du Champ Melin sont assez loin du seuil théorique de saturation, une amélioration de la fluidité est donc bien à attendre sur ce secteur.

► **Ajout d'un rond-point au niveau de Champ Melin**

L'ajout d'un giratoire au niveau de l'échangeur du Champ Melin interpelle certains contributeurs qui indiquent que les giratoires sont pénalisants pour la fluidité de la circulation en relation notamment avec la proportion de poids-lourds empruntant la RN83 et devant donc passer par trois giratoires successifs.

Les giratoires ne sont pas, à proprement parler, pénalisants pour la fluidité du trafic. Bien au contraire, il s'agit d'un aménagement de carrefour qui permet une bonne fluidité en comparaison avec d'autres types de carrefours. C'est plutôt la proximité des carrefours entre eux qui peut engendrer des perturbations mais surtout le niveau de trafic qui y circule. Le projet présente trois giratoires successifs pour les usagers effectuant un trajet RN83 -> Besançon. Toutefois, le niveau de trafic sur ces giratoires sera largement en-dessous du niveau de trafic actuel sur les giratoires de l'échangeur de Beure. L'accès direct à la voie des Mercureaux depuis la RN57 permet d'éviter le passage de près de 2 000 véhicules (deux sens confondus) en heures de pointe sur le premier giratoire. Seuls les trafics provenant de la RN83 et de la RD683 qui se rendent vers Besançon les emprunteront, soit un trafic largement réduit par rapport à la situation actuelle.

Après réalisation du projet, les études de trafic menées avec des projections 2045 démontrent l'obtention d'une meilleure fluidité du trafic qu'actuellement malgré la présence d'un giratoire supplémentaire.

Néanmoins, il est nécessaire de signaler que – comme certains contributeurs l'ont bien remarqué – il serait possible de supprimer l'un des deux giratoires de Beure (le plus proche du Doubs). En effet, en fonctionnement normal, ce giratoire n'a plus d'utilité et pourrait donc être supprimé. Néanmoins, après discussion avec l'exploitation de l'infrastructure (la DIR Est), il a été décidé de le conserver pour pouvoir se laisser la possibilité de fermer l'un ou l'autre des viaducs franchissant le Doubs en cas de travaux importants de maintenance programmée. **Néanmoins, il est tout à fait possible d'étudier la possibilité de rendre**

« transparent » ce giratoire en situation normale, et d'y mettre un balisage temporaire pour pouvoir le remettre en service en cas de travaux de maintenance programmée. Le maître d'ouvrage s'engage donc à étudier cette possibilité dans la suite du projet, en concertation avec la DIR Est.

► **Conditions de circulation sur la RN83, et notamment dans la traversée de la commune de Beure**

Certains contributeurs riverains de la RN83 à Beure font part de nuisance importantes dues au trafic des poids-lourds sur la RN83.

La commission d'enquête s'interroge sur la manière dont l'Etat envisage la problématique sur la commune de Beure, traversée par la RN83, qui pâtit actuellement de la situation (nuisances sonores, ralentissements, bouchons, pollution atmosphérique, dangerosité...), et notamment au regard d'un éventuel accroissement du trafic poids-lourds induit par la fluidification du trafic.

Indépendamment des discussions en cours sous l'égide du préfet du Doubs concernant la question d'une régulation des poids-lourds en transit sur la RN83 (qui sont menées en dehors du cadre du présent projet), l'aménagement prévu va permettre une nette amélioration des conditions de circulation sur la RN83 dans la traversée de Beure. En effet, à l'heure actuelle, des feux de régulation sont en place sur la RN83 (mais aussi sur la RD683) qui ont pour objectif de réguler le trafic en provenance de ces deux axes au profit du trafic provenant de la voie des Mercureaux. En effet, lorsque le niveau de saturation a été atteint au niveau de l'échangeur de Beure, la congestion commence à remonter la voie des Mercureaux et atteint alors le premier tunnel. Or les consignes d'exploitation de ce tunnel (issues du retour d'expérience de l'accident du tunnel sous le Mont Blanc) imposent une fermeture de la voie des Mercureaux dès que des véhicules sont à l'arrêt dans le tunnel. Ainsi, pour éviter une fermeture quotidienne de cette voie, des feux de régulation ont été mis en place pour que le trafic provenant de la voie des Mercureaux soit laissé passer prioritairement par rapport aux autres flux. C'est pour cette raison que la congestion sur la RN83 est massive et peut engendrer plusieurs kilomètres de bouchons, impactant durement les habitants de la commune de Beure.

Grâce aux aménagements proposés, et en particulier grâce à une continuité entre la voie des Mercureaux et la RN57 vers Besançon sans échangeur et loin du seuil de saturation, la régulation de trafic ne sera plus nécessaire et permettra une très nette amélioration des conditions de circulation sur la RN83.

A la demande des habitants du quartier des Piccotines à Beure, un feu sera néanmoins conservé sur la RN83 au niveau du débouché du chemin des Piccotines. Il se déclenchera lors de la présence d'un véhicule en sortie du quartier afin d'interrompre le flux de circulation sur la RN83. Ce quartier étant de taille modeste, les interruptions de circulation dues à la présence de ce feu ne perturberont que très peu la circulation sur la RN83.

Enfin, il est nécessaire de bien avoir à l'esprit que les nuisances subies par les habitants de la commune de Beure sont à dissocier de la circulation des poids-lourds en transit : même en les supprimant, la congestion restera bien présente si l'achèvement du contournement de Besançon n'est pas réalisé. Si celui-ci est réalisé, il sera sans impact sur la circulation des poids-lourds en transit.

4. LES ALTERNATIVES AU PROJET

4.1. UNE APPROCHE GLOBALE DE LA MOBILITE QUI N'OPPOSE PAS LES DIFFERENTS MODES

Certains des avis émis regrettent que « *le projet proposé ne propose aucune alternative à l'autosolisme* » ou « *qu'aucun scénario alternatif n'a été envisagé (réservation d'une voie au co-voiturage, création de nouveaux parkings de covoiturage, plan de circulation, développement des transports en commun et des modes actifs, mise en place de plate-forme de mobilité partagée, développement du feroutage...)* ». Ils mettent également en avant que « *ces autres alternatives auraient pu bénéficier des financements du projet, mais qu'au lieu de cela, la participation financière des collectivités locales au projet va assécher leur capacité d'emprunt et de financement* ».

Ces contributeurs semblent opposer les modes de transport et leur financement, avec l'idée caricaturale que soit la puissance publique investit dans un projet routier, soit elle investit dans des projets alternatifs à l'autosolisme. Or le sujet de la mobilité est à aborder dans sa globalité, sans opposer les différents modes de transports les uns aux autres. Le postulat selon lequel la lutte contre le changement climatique passe par la suppression de la voiture individuelle et donc des infrastructures routières comme semblent le penser ces contributeurs est beaucoup trop simpliste et méconnaît la réalité du terrain : autant un habitant de Besançon peut envisager de se passer de voiture et trouvera aisément des alternatives pour se déplacer autrement, autant un habitant d'une petite commune rurale de périphérie aura beaucoup plus de mal à le faire. La réalité d'un grand nombre d'habitants des communes périphériques de Besançon – telle qu'elle est exprimée dans un certain nombre d'avis formulés dans le cadre de l'enquête – est l'absence ou l'insuffisance de desserte en transport en commun, dont les temps de parcours et les conditions de desserte (fréquence et/ou plage horaire de fonctionnement) sont peu encourageants, et un dénivelé trop important entre leur domicile et Besançon, ne permettant pas d'envisager l'utilisation du vélo comme moyen alternatif.

La loi « Climat et résilience » du 22 août 2021, issue des travaux de la Convention citoyenne pour le climat, indique d'ailleurs comme objectif dans son titre IV « Se déplacer » : « rendre nos moyens de transports moins polluants, que ce soit les transports en commun, la voiture ou encore le transport aérien pour baisser les émissions de CO₂ et améliorer la qualité de l'air ». En ce sens, deux axes sont à traiter prioritairement selon cette loi :

- **Promouvoir les alternatives à la voiture individuelle** avec le déploiement de voies réservées au covoiturage à l'abord des grandes villes ou l'élargissement de la prime à la conversion aux personnes souhaitant remplacer un vieux véhicule polluant par un vélo à assistance électrique et un bonus vélo pour l'acquisition de vélos-cargo ;
- **Promouvoir la transition vers un parc de véhicules plus propres** avec la fin de la circulation des voitures les plus polluantes dans 45 grandes villes dès 2025 par la mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ou l'objectif de fin de vente des voitures les plus émettrices de gaz à effet de serre en 2030.

Il est par ailleurs fondamental de bien comprendre que l'intervention de l'Etat ou des collectivités locales ne se limitera pas au financement du seul projet routier soumis à enquête publique et sur lequel le public était invité à s'exprimer. Les autres projets portés et financés sur le territoire de la métropole bisontine n'ont pas été présentés dans le dossier d'enquête car ce ne sont pas des alternatives au projet, mais bien des aménagements complémentaires, permettant d'activer l'ensemble des leviers d'action disponibles pour améliorer la mobilité sur le territoire et faire face aux défis climatiques. Pour autant, le projet présenté fait la part belle aux aménagements alternatifs à la voiture individuelle en mettant en place des voies pour les modes actifs et des voies réservées aux transports en commun ; il s'inscrit donc pleinement dans le schéma global de mobilité.

4.2. IL N'Y A PAS DE SOLUTION SIMPLE POUR DESENGORGER L'AXE

► La suppression du trafic des poids-lourds en transit

Beaucoup de contributeurs mentionnent que la régulation du transit des poids-lourds améliorera grandement les conditions de circulation sur la RN57.

En imaginant qu'une solution puisse être trouvée pour réguler de transit des poids-lourds en transit (voir supra), cela ne représente que 3,2 % du flux total de véhicules sur la RN57 (section comprise entre les « Boulevards » et Micropolis).

Aux heures de pointe du matin et du soir, le trafic total des poids-lourds (grand transit et livraisons régionales) est de l'ordre de 10% du trafic total. Le trafic de grand transit provenant de la RN83 est au maximum de l'ordre de 3 % du trafic total. On peut constater également qu'une partie du trafic poids-lourds cherche à éviter les congestions (le trafic étant plus important en période creuse).

Les études de trafic réalisées dans le cadre du projet d'aménagement de la RN57 ont montré que la demande actuelle de trafic le matin sur l'échangeur de Beure est environ de 32 % supérieure à ce que l'aménagement peut écouler dans sa configuration actuelle ; ce chiffre passe à 42 % le soir.

La suppression du trafic des poids lourds en transit proposée par les contributeurs serait donc loin de suffire à désaturer ce secteur.

► Le développement du télétravail

Certains contributeurs soulignent qu'un développement accru du télétravail (installation d'espaces de travail partagés dans les villages, extension de la fibre optique...) permettrait également d'améliorer les conditions de circulation sur la RN57.

La récente crise sanitaire a été une occasion inédite de test à très grande échelle du télétravail. Assez peu sollicitée jusqu'alors par les salariés et les employeurs, cette solution apparaît aujourd'hui comme viable pour un certain nombre d'emplois et pourrait donc avoir un effet durable.

Un travail du laboratoire Thema de l'Université de Franche-Comté avant la crise sanitaire avait estimé que sur le territoire du Grand Besançon, un taux de télétravailleurs de 11 % permettait de réduire de 2,5 % les trajets domicile-travail.

Une étude récente (juillet 2020) de l'ADEME, intitulée Télétravail (Im)mobilité et modes de vie, met en évidence que parmi les personnes ayant télétravaillé pour la première fois à l'occasion de la crise sanitaire, plus de 50 % souhaitent télétravailler une fois par semaine et 76 % au moins une fois par mois. La généralisation du télétravail (avec 18% des actifs qui deviendraient des télétravailleurs) permettrait l'évitement quotidien de 1,7 % des déplacements et de 2 % des distances parcourues. Cependant, l'étude attire également l'attention sur les effets rebond liés au télétravail, puisqu'il pourrait être à l'origine d'un choix de résidence plus éloigné encore du lieu de travail.

Ainsi, selon cette étude, on peut estimer qu'un développement du télétravail durable pourrait avoir un impact relativement peu important sur la demande de trafic en heure de pointe sur la RN57, de l'ordre de 2 %.

► La désynchronisation des horaires de travail

Certains contributeurs indiquent que la mise en place d'une désynchronisation des horaires de travail à grande échelle sur l'agglomération pour améliorer les conditions de circulation sur la RN57.

Apparue en France dans les années 1990, l'approche temporelle propose, entre autres, de décaler les horaires scolaires, universitaires et/ou de rendre plus flexibles les horaires professionnels pour une zone donnée ou encore d'agir sur les horaires de livraisons, afin de limiter les encombrements sur les routes et dans les transports collectifs. Plusieurs expériences ont été menées sur des terrains d'étude français ou à l'étranger avec sensiblement les mêmes résultats :

- pour le cas des horaires en entreprise, les travailleurs bénéficiant d'horaires flexibles ont effectivement plus de probabilités d'arriver après la période de pointe que le reste de la population active. Cependant, cette flexibilité est également corrélée à une hausse de la concentration des arrivées autour d'horaires standards (besoin de lien social avec les collègues, besoin de conserver un rythme au sein de la même équipe, besoin d'emmener les enfants à l'école à des horaires fixes) ;
- pour le cas des horaires universitaires ou scolaires, les gains sont plus importants notamment en matière d'exploitation des réseaux de transports collectifs. L'exemple de la métropole de Rennes montre que le décalage des horaires suivant les niveaux de classe a permis d'aplanir l'hyperpointe du matin sur la ligne de métro rennais reliant le centre-ville au campus.

Cette forme de désynchronisation horaire aurait toutefois un impact limité sur le trafic routier sur le tronçon entre les « Boulevards » et Beure, car le public étudiant potentiellement concerné (campus Hauts-du-Chazal et Bouloie) affiche un faible taux de motorisation et des déplacements périphérie-ville limités.

► La baisse de la vitesse limite autorisée

Certains contributeurs indiquent que la baisse de la vitesse limite autorisée sur la section entre les « Boulevards » et Beure à 50 km/h suffirait à améliorer nettement les conditions de circulation et permettrait de se passer de protections acoustiques.

La diminution de la vitesse limite autorisée a effectivement un impact sur les conditions de circulation et permet d'améliorer la fluidité du trafic...jusqu'à ce que la congestion s'installe. Une fois le niveau de saturation atteint, les véhicules circulent largement en-dessous de la vitesse limite autorisée, et le trafic ne s'écoule qu'au maximum au débit de l'échangeur de plus contraignant.

Ainsi, la baisse de la vitesse limite autorisée sur l'axe existant permettrait peut-être de retarder l'apparition de la congestion aux heures de pointe, mais ne suffirait pas à elle seule à fluidifier cette section.

Par ailleurs, la simple baisse à 50 km/h n'a pas un impact suffisant au niveau acoustique pour repasser l'ensemble des riverains en-dessous des seuils acoustiques (rappelons qu'entre Planoise et les Boulevards, la vitesse est déjà limitée à 50 km/h).

4.3. LA COMPLEMENTARITE INTERMODALE A L'ECHELLE DE L'AIRE D'INFLUENCE DE LA METROPOLE BISONNINE : LE ROLE DE L'ETAT

La Commission d'enquête souhaite connaître quels sont les leviers d'action de la DREAL en lien avec les autres parties prenantes quant au développement des autres modes de transport en complémentarité avec le transport routier ? Quelles sont les actions en cours ? Quels rôles peut avoir la DREAL concernant l'évolution des besoins de mobilité et la mise en œuvre d'autres modalités de déplacement en incluant les

aspects abordés par le public tels que la problématique de l'étalement urbain, le développement du télétravail, la mise sur pied de plans de déplacement urbain, la facilitation du covoiturage, le renforcement de l'offre ferroviaire (halte, cadencement et desserte), le renforcement de l'offre de bus à l'échelle métropolitaine (halte, cadencement et desserte), le développement des modes actifs, la régulation du transport routier des marchandises, le développement du ferroutage...

4.3.1. LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES (LOM) ET LE ROLE DES DIFFERENTS ACTEURS

La LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) adoptée le 24 décembre 2019 a confié aux Régions le rôle de cheffes de file pour structurer la gouvernance de la mobilité au niveau local, et donc la responsabilité de définir et délimiter les bassins de mobilité. L'objectif est d'identifier l'échelle appropriée pour améliorer la coordination des acteurs et ainsi faciliter l'émergence des nouvelles mobilités sur les territoires.

La Région est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. Ses compétences présentent la particularité de s'étendre au rail et à la route. Elle a ainsi la charge de l'organisation et du financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ceux-ci. Elle peut également lancer des appels d'offres pour l'exploitation des lignes de TER et sortir ainsi du monopole opéré par SNCF Mobilité. La Région est également la cheffe de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ». En tant que telle, elle est chargée de coordonner son action avec celle des autres autorités organisatrices de la mobilité et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité, dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). A ce titre, elle a élaboré une cartographie des bassins de mobilité, faisant apparaître les périmètres d'action des AOM « locales ».

Grand Besançon Métropole a pris cette compétence d'AOM sur son territoire. Cela lui permet ainsi de :

- construire un projet de territoire en maîtriser l'élaboration de sa stratégie locale de mobilité, en articulation avec les autres politiques publiques locales (énergétique, environnementale, sociale, économique, aménagement...) dans le cadre de son projet de territoire,
- devenir un acteur identifié et légitime de l'écosystème local de la mobilité,
- décider des services qu'elle souhaite organiser et/ou soutenir, en articulation avec les offres de mobilité publiques ou privées existantes sur son territoire,
- rechercher des solutions de mobilité à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins de déplacements, comme la LOM l'encourage.

La mise en œuvre de la LOM suscite des questions et des attentes d'appui de la part des collectivités dont certaines se tournent vers les services de l'État. Des cellules régionales d'accompagnement « France Mobilités » ont été mises en place dans chaque région (pilotage CEREMA et DREAL, ADEME, Banque des Territoires, Région). Leur rôle est de favoriser l'émergence de projets, connaître et diffuser les bonnes pratiques, organiser des événements... La DREAL diffuse régulièrement des informations aux collectivités et acteurs de la mobilité et les DDT accompagnent les projets portés par les territoires, et notamment les Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET), Plans de Mobilité (PDM), Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi), Schémas de COhérence Territorial (SCOT), Contrats de relance et de transition écologique (CRTE) : ces démarches transverses à forte entrée aménagement ou énergie comprennent toutes des volets mobilité et font l'objet en DREAL d'une approche plurisectorielle.

La DREAL, aux côtés de la Région, demeure au quotidien l'interlocuteur privilégié de nombreux partenaires, parmi lesquels SNCF (Réseau, Gares et Connexion, Voyages), Bourgogne Franche-Comté Mobilité Electrique, les collectivités au travers d'un rôle de conseil et de la participation aux démarches locales, les professionnels du transport.

Par ailleurs, l'Etat est financeur d'un grand nombre de projets, en mobilisant les outils dont les principaux sont décrits ci-dessous.

4.3.2. LES OUTILS MOBILISES PAR L'ETAT

En matière de mobilité, l'Etat et l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), interviennent au travers d'un certain nombre d'outils financiers ou contribuant à la connaissance parmi lesquels :

- **Le CPER (Contrat de Plan Etat Région)** : C'est le document par lequel l'État et la Région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants d'aménagement du territoire tels que la création ou la modernisation d'infrastructures (volet « mobilités durables ») ou le soutien à certains projets ou filières d'avenir par le prisme des énergies renouvelables ou du développement territorial. Les CPER ont de plus en plus vocation à intégrer d'autres collectivités locales en tant que cofinanceurs.

- **Le budget opérationnel de programme 203 (BOP 203)** : c'est le budget propre de l'Etat consacré aux infrastructures et services de transport

- **L'Observatoire Régional des Transports (ORT)** : Animé par la DREAL, cet observatoire a vocation à rassembler la donnée et à la diffuser, relayer l'information auprès des collectivités et acteurs de la mobilité, apporter la visibilité sur les actions déployées en région, créer une communauté de travail.

- **La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)** : Portée de 25 M€ à 70 M€ en juillet 2020 à la faveur d'un 1^{er} plan de relance, la DSIL est aujourd'hui un levier puissant. Elle permet un soutien accru aux collectivités pour des projets de mobilité sur les territoires : voies vertes, pistes cyclables, cheminements piétons, aménagements pour le covoiturage...

- **L'Appel à projets « Transports en Commun en sites propres »** : Cet outil mis en œuvre en 2008, 2011, 2013 a permis de cofinancer les tramways de Dijon et de Besançon, les Bus à Haut Niveau de Service de Chalon, Dijon, Besançon, Montbéliard, Belfort. Le dernier Appel à projet lancé en 2019 a permis le financement de 4 projets lauréats à Mâcon, Dijon, Besançon, Montbéliard.

- **L'Appel à projet TENMOD « Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables »** : piloté par l'ADEME, il permet depuis 2018 de soutenir financièrement des postes ou des projets portés les territoires.

- **Les Appels à projet « Vélo et territoires » et « A Vélo 2 »** : Lancés en 2019 et pilotés par l'ADEME, ils permettent de soutenir des projets (autres que des infrastructures) portés par les collectivités et associations : construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables, expérimentation de services vélo, animation et promotion de politiques cyclables intégrées, recrutement de chargés de mission vélo au sein des territoires.

- **L'Appel à projet « Continuités cyclables »** : Lancé à la suite du Plan National Vélo de septembre 2018 et piloté par la DREAL, il est doté d'un fond national de 50 M€/an sur 7 ans. Il soutient les projets visant à rétablir les continuités cyclables/axes routiers, ferroviaires et fluviaux. Il connaît un véritable succès à l'échelle régionale comme au plan national. Des actions de communication et d'appropriation de cet outil ont été menées. En cumulé, depuis 2018, le montant de subvention apporté sur cette thématique est d'environ 6,5 M€. Dans le cadre du Plan de Relance, deux enveloppes « mobilités actives » ont été ciblées : une enveloppe de 1 M€ pour accélérer le programme d'équipement d'abris vélos sécurisés en gare déjà engagé par la Région et une enveloppe de 4 M€ permettant de lancer en novembre 2021 un appel à projet régional à l'attention des collectivités pour des projets d'aménagements d'infrastructures cyclables.

- **Le Plan National Vélo** : Annoncé en septembre 2018 et suivi par la DREAL, ce plan d'actions renvoie à un certain nombre d'opérations à mettre en œuvre au plan local. Le Rectorat est également chargé de la mise en place du programme « savoir rouler à vélo ».

- **Le Plan Régional Santé Environnement** : Il prévoit plusieurs actions pilotées par la DREAL, principalement sur les mobilités actives. Les actions modestes mais très concrètes menées ces dernières années ont concerné différents publics : scolaires, seniors, commerçants.

- **la thématique des mobilités solidaires** : en 2021 un webinaire régional sur ce thème a été organisé par la cellule régionale France Mobilités. Le lien est fait avec les actions à engager au plan national et relayées auprès du Haut-Commissaire à la lutte contre la pauvreté.

- **les Contrats de relance et de transition écologique (CRTE)** : ces démarches transverses à forte entrée aménagement ou énergie comprennent toutes des volets mobilité que l'Etat aide.

4.3.3. LES PROJETS ACCOMPAGNES PAR L'ETAT SUR L'AIRE D'INFLUENCE DE LA METROPOLE BISONTINE

► Le ferroviaire :

Le volet ferroviaire est financé dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, prolongé jusqu'en 2022. Une forte priorité est donnée à ce volet ferroviaire, qui a encore été davantage doté grâce au plan de relance de l'Etat. Le choix des projets financés découle d'une réflexion amont sur les besoins de mobilités, l'offres et le niveau de service adapté en lien avec les projets de territoires.

Les projets financés dans le cadre du présent CPER portent sur la modernisation des infrastructures et des équipements de la ligne du Doubs, notamment entre Besançon et Dijon, et entre Besançon et la Suisse via Morteau, par la ligne des Horlogers dont la fréquentation est en constante augmentation, ainsi que la mise en accessibilité des quais des gares.

- **Mise en accessibilité des gares** : La loi fixe l'obligation de mettre en totale accessibilité les gares nationales et régionales inscrites au « schéma d'accessibilité programmé » en 2025. Le montant total inscrit au CPER pour la mise en accessibilité des gares est de 101 M€, dont 47.7 financés par l'Etat. Les gares de Dijon, Besançon, Valdahon et Morteau ont notamment bénéficié de ces financements. Un CPER 2023-2027 sera préparé dans le courant du second semestre 2022.

- **Modernisation de la ligne des Horlogers** (entre Besançon et la Suisse) : Cette ligne transfrontalière reliant Besançon à Morteau et la Chaux de Fond en Suisse dispose de potentialités de développement intéressantes pour offrir une alternative aux travailleurs frontaliers ainsi qu'aux personnes souhaitant rejoindre Besançon depuis le premier plateau du Doubs. L'opération initiale inscrite au CPER se limitait à 12,5 M€ pour la régénération de la partie frontalière de la ligne. L'État et la Région ont en fait une priorité sur l'ensemble de la ligne moyennant un avenant au CPER. Des premiers travaux urgents ont été réalisés à compter dès l'été 2019. Une première phase travaux de 55 M€ a été menée en 2021 (dont 22 M€ financés par l'Etat), une seconde pourrait être programmée (les études préparatoires aux travaux débiteront à compter de 2024).

- **Etude capacitaire sur les nœuds ferroviaires de Dijon et Besançon** : Un montant de 1.6 M€ (dont 500 k€ financé par l'Etat) est prévu pour la réalisation d'une étude pour augmenter le niveau de service et de transport de fret entre Besançon et Dijon.

- **Le projet de Halte ouest à Besançon** : Grand Besançon Métropole souhaite créer une nouvelle halte ferroviaire située au plus proche du CHU Jean Minjoz et de l'ensemble du Pôle Santé (faculté de Médecine, écoles et entreprises de pointe spécialisées...), en connexion avec le tramway. Cette nouvelle halte permettrait de desservir ce cœur du réseau de santé franc-comtois et de répondre en partie à ses problématiques d'accessibilité. Des études sont en cours sur ce sujet, qui doit être débattu ensuite entre l'Etat, la Région et Grand Besançon Métropole.

- **Le soutien au fret ferroviaire sur le réseau magistral** : La région Bourgogne-Franche-Comté est idéalement située sur les grands axes économiques et corridors multimodaux de fret. Un premier enjeu logistique est l'axe Méditerranée Rhône-Saône sur lequel il est primordial de développer de grandes plateformes logistiques multimodales. La plate-forme multimodale de Gevrey-Chambertin a une portée

nationale. Elle retrouve peu à peu des marchés avec des trafics à destination des ports méditerranéens, de l'Ile-de-France et du Havre, du Benelux et de la Suisse. Il y a un réel enjeu à dynamiser cette plateforme d'intérêt national pour laquelle SNCF Réseau a réalisé un schéma directeur et l'amélioration du plan de voies. L'Etat et la Région ont financé avec SNCF Réseau cette opération (montant total de 7 M€ sur trois ans). Le second enjeu est en lien avec le Lyon-Turin : il est nécessaire de s'assurer de la robustesse de la ligne Dijon-Modane ; l'Etat a fléchi une première enveloppe d'études de 1.5 M€ pour cette ligne.

- **Le fret sur le réseau capillaire** : La région BFC bénéficie d'un bon maillage capillaire. SNCF Réseau a fourni un état des lieux du réseau fret capillaire utilisé essentiellement pour le transport de céréales, de granulat et de bois avec un chiffrage des investissements à mener (environ 40 M€). Pour pérenniser ce réseau, le modèle préconisé par le ministère repose sur un investissement réparti équitablement entre l'Etat, les chargeurs et les collectivités. Il a été mis en oeuvre à Gray en 2019 avec la coopérative céréalière Interval et Europorte. La ligne de Tavaux à Dole qui représente un tonnage annuel très important devrait nécessiter des travaux dans les trois prochaines années.

► Les transports en commun

L'Etat a participé au financement de plusieurs projets de transport en commun portés par Grand Besançon Métropole via des appels à projet :

- Tramway de Besançon : Grand Besançon a été lauréate du deuxième appel à projets « Transports urbains » du Grenelle de l'environnement en 2011 pour son projet de tramway, financé par l'Etat à hauteur de 30,56 M€ ;
- Ligne de bus en site propre « Gare Viotte – Campus – Temis » : Grand Besançon a été lauréate du troisième appel à projet « Transports collectifs et mobilité durable » du Grenelle de l'Environnement en 2014 pour son projet de ligne de bus en site propre, financé par l'Etat à hauteur de 600 k€ ;
- Pôle d'échange multimodal de Saint-Vit : Grand Besançon a été lauréate du quatrième appel à projet « Transports en commun en site propre et pôles d'échange multimodaux » en 2021 pour son projet de pôle d'échange multimodal à la gare de Saint-Vit, financé par l'Etat à hauteur de 140 k€.

► Les modes actifs

L'Etat a participé au financement de l'aménagement cyclable sur le pont de Velotte à Besançon à hauteur de 64 k€ : Grand Besançon a été lauréate du deuxième appel à projet « Continuités cyclables », financé par le Fonds Mobilités Actives du Plan Vélo de septembre 2018 pour ce projet.

Deux candidatures ont par ailleurs été remises par Grand Besançon Métropole en 2022 dans le cadre de l'appel à projets « France Relance – Aménagements cyclables en Bourgogne-Franche-Comté » (les dossiers sont en cours d'instruction pour une annonce des lauréats en juin 2022) :

- Aménagement d'une liaison cyclable entre Franois et Chemaudin (une subvention à hauteur de 148 k€ a été demandée à l'Etat)
- Aménagement d'une liaison cyclable entre Thise et Besançon (une subvention à hauteur de 210 k€ a été demandée à l'Etat).

► Les aires de covoiturages

L'Etat a participé à la réalisation de deux aires de covoiturage en bordure de la RN57 aux abords de Besançon en mettant gracieusement à disposition les emprises foncières lui appartenant : la première sur la commune de Morre juste avant la voie des Mercureaux en 2021 (32 places) et la seconde sur la commune de Miserey-Salines juste avant la voie des Montboucons en 2022 (49 places).

► Le pôle Viotte

En 2021, cinq services de l'Etat (direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement, direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt, direction régionale de la jeunesse et des sports et de la cohésion sociale, direction départementale des territoires et direction départementale de la protection des populations et de la cohésion sociale) et l'ARS, soit 800 agents, se sont installés dans les nouveaux locaux du pôle Viotte. Ce site, situé au cœur d'un pôle d'échanges multimodal avec la présence à proximité immédiate de transports en commun (train, bus, tramway, vélos), n'est doté d'aucune place de stationnement pour les véhicules particuliers des agents, incitant par là même au changement de comportement et favorisant les moyens de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, notamment pour les trajets domicile-travail. Cette opération s'inscrit ainsi dans les grands objectifs du plan régional administration exemplaire.

► La planification territoriale

Un grand nombre de documents de cadrage et de planification territoriale en lien avec les mobilités est en cours de refonte et d'élaboration sur le territoire de Grand Besançon Métropole, parmi lesquels le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT), le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), le Plan de Mobilité (PDM). La DREAL accompagne les collectivités dans l'élaboration de ces documents via l'élaboration de document de porter à connaissance, des réunions de travail pour guider et orienter le travail. Elle rend également un avis sur ces documents.

4.4. LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

En ce qui concerne la prise en compte des modes actifs par le projet, 8.6% d'intervenants évoquent une opinion favorable alors que 5.5% considèrent qu'ils sont insuffisamment développés.

Le développement des mobilités actives dans le cadre du projet était un objectif fort du programme d'aménagement « de et autour de » la RN57 dans la mesure où l'axe Nord-Sud est un itinéraire structurant du schéma cyclable de l'agglomération. Ainsi, des voies modes doux continues, sécurisées et connectées aux aménagements existants sont prévues dans le cadre du projet : cela représente un linéaire de près de 6,3 km d'aménagement avec séparation des cyclistes et des piétons, 2 ouvrages de franchissement de la RN57 (au niveau de la rue des Flandres Dunkerque 1940 et au niveau de Micropolis), un passage sous la route de Dole et un ouvrage franchissant le Doubs.

L'ouvrage de franchissement de la RN57 dédié aux transports en commun et aux modes actifs est un objectif important du programme d'aménagement, permettant d'une part de rapprocher les habitants de Planoise des commerces situés sur la route de Dole (commerces alimentaires en particulier) et d'autre part de rendre beaucoup plus performante la liaison Centre-ville ↔ Ouest de l'agglomération.

L'ouvrage de franchissement de la RN57 au niveau du bâtiment circulaire emblématique de Micropolis dédié aux modes actifs permettra quant à lui d'assurer un accès rapide et lisible à la nouvelle entrée de Micropolis depuis le pôle d'échanges multimodal, de connecter les deux arrêts de bus de part et d'autre de la RN57, et de permettre aux habitants de Planoise de se rendre facilement à Micropolis, mais aussi aux installations sportives de la Malcombe et à l'avenue François Mitterrand, la liaison étant très directe.

Il est nécessaire de rappeler également que la réalisation de l'aménagement global va entraîner le report vers la RN57 des usagers routiers qui évitent les bouchons en empruntant des itinéraires d'évitement dans les quartiers riverains. **Cela va permettre une circulation beaucoup plus apaisée dans ces quartiers, et donc le développement de la pratique des modes actifs.**

Enfin, d'après les enquêtes origine / destination réalisées en 2016, les distances moyennes parcourues par les usagers qui ont emprunté la section de la RN57 comprise entre les Planoise et Beure sont de plus de 20 km. **Ainsi, la seule réalisation des aménagements pour les modes actifs ne peut pas être envisagée comme une alternative au projet d'aménagement routier**, de telles distances et dénivelés étant plutôt réservées à des pratiquants très sportifs, même en vélo électrique.

4.5. LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Pour ce qui concerne la prise en compte des transports en commun, 6.2% des observations évoquent une bonne prise en compte, alors que 6.4% considèrent qu'ils devraient faire l'objet de plus d'attention.

Il faut d'abord mentionner que l'amélioration de la fluidité sur la RN57 – enjeu majeur du projet – va permettre également d'améliorer le niveau de service des lignes de transports en commun qui l'empruntent.

Par ailleurs, le projet prévoit des aménagements spécifiques pour les transports en commun :

- Un ouvrage dédié aux bus et aux modes doux sera créé pour franchir la RN57 : il reliera la rue des Flandres Dunkerque 1940 au nouveau giratoire de la rue de Dole. Il permettra d'améliorer la desserte en bus du quartier de Planoise et d'offrir une traversée sécurisée de la RN57 pour les modes doux entre Planoise et la rue de Dole. Cet ouvrage va permettre de faire transiter la ligne 4 « Chateaufarine <-> Pôle Orchamps » à double sens sur le secteur « Flandres » ce qui permettra d'une part une meilleure lisibilité en regroupant les arrêts « Flandres » (actuellement situés de part et d'autre de la route de Dole) et d'autre part une meilleure desserte du quartier grâce à l'ajout d'un arrêt à l'extrémité de la rue des Flandres Dunkerque 1940, juste avant l'ouvrage. Cela réduira la longueur des trajets à pieds pour les usagers. Par ailleurs, la ligne restera dans ce secteur sur la voirie interne au quartier et sur un ouvrage dédié ce qui permettra une bien meilleure performance (pas de temps d'attente pour l'insertion des bus sur la route de Dole) et des gains de sécurité.
- Des voies réservées aux transports en commun destinées à la desserte de Micropolis, de part et d'autre de la RN57 : côté Planoise, une voie réservée desservant Micropolis et le pôle d'échanges multimodal, côté Micropolis, une voie réservée reliant le giratoire de Planoise au giratoire de la rue de Dole, avec un arrêt desservant Micropolis.

L'ensemble de ces aménagements a vocation à améliorer le niveau de service des transports en commun du secteur, encourageant ainsi le report modal des usagers qui en ont la possibilité.

4.6. LES POSSIBILITES D'EVOLUTION DE L'AMENAGEMENT EN CAS D'EVOLUTION FAVORABLE DE LA DEMANDE ET DES PRATIQUES DE MOBILITE

Certains contributeurs mentionnent la possibilité de réserver des voies au covoiturage et/ou aux transports en commun en cas de baisse du trafic routier.

La commission d'enquête pose la question des possibilités d'évolution de l'aménagement dans l'hypothèse d'une évolution décroissante des besoins et des pratiques de mobilité, et notamment d'aménagement de voies réservées aux transports en commun, de pistes cyclables...

L'augmentation de capacité de la RN57 est une nécessité démontrée par les études de trafic, y compris à un horizon de 20 ans après sa mise en service, et y compris en considérant une évolution des parts modales des modes alternatifs à la voiture individuelle ambitieuse.

Néanmoins, dans l'hypothèse où l'évolution décroissante des besoins et des pratiques de mobilité aille beaucoup plus rapidement qu'escomptée, **une hypothèse de réservation de voies aux covoitureurs et aux transports en commun pourrait être envisagée. Un tel aménagement de voie réservée devrait être étudié dans le détail, mais il sous-entend également la mise en place d'une offre de transport en**

commun adaptée.

4.7. LES RISQUES DE FAVORISATION DE LA PERIURBANISATION ET DE L'ETALEMENT URBAIN

Certains avis expriment la crainte que la réalisation du projet ne favorise encore la périurbanisation et l'étalement urbain déjà à l'œuvre en favorisant les trajets automobiles.

Il est d'abord nécessaire de rappeler que l'urbanisme est l'un des domaines majeurs qui ont été décentralisés aux communes en 1983. Depuis lors, communes et groupements disposent de la compétence en matière de documents d'urbanisme, d'aménagement urbain, de permis de construire et d'autorisations et d'actes relatifs à l'occupation ou à l'utilisation du sol. Lors des divers échanges avec les élus de Grand Besançon Métropole, et plus particulièrement lors de la réunion d'échange avec le conseil communautaire du 4 mai 2021, la question de l'effet catalyseur potentiel de l'infrastructure sur les migrations résidentielles vers la périphérie en l'absence de coordination entre les documents de planification a été largement abordée et débattue.

La lutte contre l'artificialisation des sols est un axe majeur du Plan biodiversité de l'Etat, qui vise à renforcer l'action de la France pour la préservation de la biodiversité et à mobiliser des leviers pour la restaurer lorsqu'elle est dégradée, avec comme objectif de parvenir à « zéro artificialisation nette ». Il s'agit de limiter autant que possible la consommation de nouveaux espaces et, lorsque c'est impossible, de « rendre à la nature » l'équivalent des superficies consommées. L'enjeu est d'apporter la plus grande vigilance à nos modes d'urbanisation afin de consommer moins de terres naturelles, agricoles et forestières, de privilégier dans la mesure du possible la réutilisation de secteurs déjà urbanisés (logements vacants, friches industrielles ou commerciales ...) et de favoriser la conception et la construction d'opérations un peu plus compactes intégrant des espaces verts. Cette maîtrise de l'urbanisation va se traduire dans les documents de planification, notamment les plans locaux de l'urbanisme et les schémas de cohérence territoriale. **L'objectif du « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050 a été confirmé par la loi Climat et Résilience d'août 2021.**

L'objectif du « zéro artificialisation nette d'ici à 2050 » est inscrit dans le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) de Bourgogne-Franche-Comté. Le SRADDET précise en outre que cet objectif sera mis en application à l'échelle des SCOT. **Le SCOT est donc l'outil qui permettra de retranscrire cet objectif sur le territoire bisontin et donc de prévenir un effet de périurbanisation qui pourrait être induit par le projet d'aménagement.**

La décision de réviser le SCOT de l'agglomération bisontine a été prise en décembre 2017, avec pour objectif d'aboutir à un document approuvé à l'échéance fin 2022. Le travail d'élaboration du document d'orientation et d'objectifs et donc en cours. Ce travail est piloté par le Syndicat Mixte du SCOT.

D'ores et déjà, la note d'enjeux des services de l'Etat adressée par les préfets du Doubs et de la Haute-Saône au président du syndicat mixte du SCOT le 19 novembre 2021 indique que « L'accompagnement de ce projet passera également par une réflexion sur la territorialisation du développement en cohérence avec l'armature territoriale déjà évoquée afin que la fluidification de l'axe n'engendre pas un étalement urbain vers les périphéries ». Le courrier signé par les préfets qui accompagne cette note d'enjeux synthétise les principaux enjeux identifiés par l'Etat comme stratégiques pour l'avenir du territoire du SCOT, parmi lesquels « organiser et structurer, en lien avec les territoires voisins, une armature territoriale efficace entre l'agglomération de Besançon et les bourgs pôles en veillant au confortement du rayonnement de la ville-centre et à l'articulation entre espaces urbains et ruraux. Dans ce cadre, une attention particulière devra être portée aux problématiques de mobilité à travers la promotion d'un urbanisme limitant les déplacements contraints et favorisant la mixité de fonctionnement (logique de « territoires des courts trajets »), le développement d'alternatives durables à l'autosolisme et la promotion des modes actifs, l'accompagnement des projets sur la RN57... ».

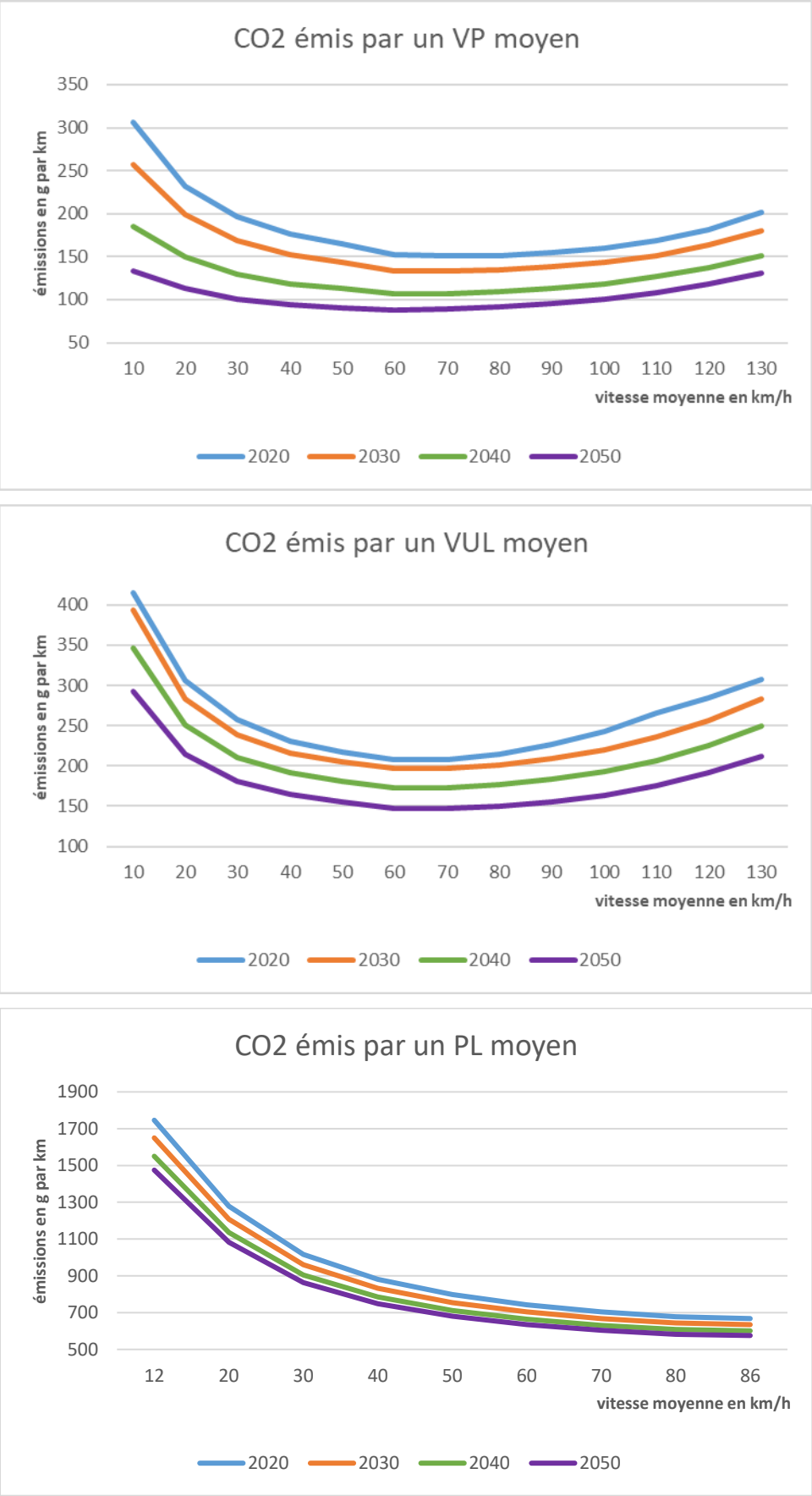
5. L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL GLOBAL DU PROJET

Certains avis qualifient le projet comme « ne respectant pas les accords sur la neutralité carbone, en contradiction avec les impératifs de réduction d'énergie et d'émissions de CO₂, à l'opposé des nécessités sociales et environnementales actuelles ».

Il est d'abord nécessaire de rappeler qu'actuellement, le trafic sur la section « Boulevards-Beure » est globalement très dense sur l'ensemble de la journée, avec deux pointes de trafic marquées le matin dans le sens entrant en direction de Besançon, et le soir dans le sens sortant. Ce trafic chargé et la densité des échangeurs présents de manière très rapprochée le long du tracé ont pour effet la formation de congestions quotidiennes de cette section, et notamment en périodes de pointe du matin et du soir. Les week-ends, des phénomènes de congestion se forment également, mais les horaires sont beaucoup plus variables. Cette congestion impacte très fortement le fonctionnement des échangeurs et des voiries qui y sont connectées. L'échangeur de Saint-Ferjeux et la route de Dole, pénétrante Ouest de la ville, sont fortement impactés par cette congestion, l'échangeur de Planoise également, ainsi que l'échangeur de Beure dont le fonctionnement dégradé provoque des remontées de file pouvant atteindre 1.5 km sur la voie des Mercureaux, 2 à 3 km sur la RN83 et entre 500 m à 1 km sur la RD683. Sur la RN57, le soir, la fin de la remontée de file est quasi quotidiennement située dans une zone comprise entre l'Amitié et les Tilleroyes, avec un dépassement exceptionnel de l'échangeur des Tilleroyes. Cela représente ainsi un bouchon de l'ordre de 5 km ; le temps de parcours moyen pour les usagers va alors au-delà de 20 minutes (contre 6 à 7 minutes habituellement), et bien au-delà en cas d'incident. Au niveau de Planoise, la circulation est alors très ralentie (autour de 20 km/h) quotidiennement entre 16h et 19h.

Les phénomènes de congestion récurrents matin et soir sur cette section occasionnent des comportements d'évitement de la part des automobilistes : pour ne pas se retrouver bloqués dans les bouchons, ils adoptent des stratégies d'évitement de tout ou partie de la RN57 au profit des voiries urbaines des quartiers de Besançon (rue de Velotte, rue du Polygone, rue Nodier, avenue de la Gare d'eau, rue de l'Oratoire, rue Edison...), d'Avanne et de Franois. Le fonctionnement de ces voiries se retrouve fortement impacté, rendant impossible tout aménagement permettant d'y pacifier la circulation, et y dégradant les conditions de circulation des transports en commun et des modes actifs.

Ces congestions quotidiennes et récurrentes sont sources d'émissions polluantes qui impactent les populations riveraines de la RN57, mais également les populations habitants dans les quartiers bordant les voiries servant de voies d'évitement de la RN57. Le graphique ci-dessous, issu d'une étude du CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) intitulée « Emissions routières des polluants atmosphériques – Courbes et facteurs d'influence », illustrent la quantité de CO₂ émise par les véhicules particuliers (VP), les véhicules utilitaires légers (VUL) et les poids-lourds (PL) en fonction de leur vitesse moyenne. On y constate notamment que le régime moteur optimal des véhicules légers et des véhicules utilitaires se situe aux alentours de 70 km/h (86 km/h pour les poids-lourds), vitesse pour laquelle les émissions de polluants et la consommation de carburant sont minimales. Pour des vitesses très faibles (inférieures à 30 km/h) correspondant à des situations de congestion, les émissions et la consommation sont en revanche très élevées pour les véhicules légers et les utilitaires, et maximales pour un poids lourd.



RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

Une évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au projet a été réalisée dans l'étude d'impact : les émissions générées par les travaux ont été décomptées, ainsi que celles en phase d'exploitation de la route (qui comprennent les émissions liées aux véhicules qui y circulent ainsi que celles liées à l'entretien de la route).

Les émissions globales du projet en phase construction sont de l'ordre de 31 597 T eqCO₂ (soit du même ordre que les émissions liées à la circulation actuelle des véhicules pendant un an).

En phase exploitation, à l'horizon 2045, les émissions annuelles seront de l'ordre de 38 762 t eq CO₂ /an, contre 41 760 t eq CO₂/an sans réalisation du projet, soit une diminution des émissions de CO₂ de 2 997 t eq CO₂ par rapport à une situation sans projet.

A titre de comparaison, à l'échelle de Grand Besançon Métropole, les émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur des transports s'élèvent à 655 kt eq CO₂ en 2016 (donnée OPTeER – ATMO BFC – 2016). Les émissions liées à la construction de ce projet représentent 4.8 % du total des émissions annuelles de Grand Besançon Métropole pour le secteur des transports en 2016. Les émissions annuelles liées à l'exploitation du projet représenteront 5.92 % du total des émissions annuelles de Grand Besançon Métropole pour le secteur des transports, contre 6.38% sans réalisation du projet.

Le projet d'aménagement proposé prévoit par ailleurs la réalisation d'aménagements favorisant les circulations des transports en commun et des modes actifs : réalisation de voies de circulation et ouvrages de franchissement de la RN57 et du Doubs dédiés aux modes actifs, ouvrage de franchissement de la RN57 pour les transports en commun permettant une amélioration du niveau de service de la ligne 4, voies dédiées aux transports en commun pour la desserte de Planoise et de Micropolis... Ces aménagements favoriseront le report modal vers des transports moins émetteurs et feront donc diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, l'Etat met en place, dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2, les actions qui ont vocation à permettre l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone des déplacements à l'horizon 2050. Cette stratégie SNBC 2 constitue la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique conformément aux engagements pris par la France dans l'Accord de Paris sur le climat. Elle comporte notamment les actions visant à fortement réduire les émissions des véhicules.

6. LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES LOCAUX DU PROJET

6.1. LA POLLUTION

Sur le sujet de la pollution, les avis favorables au projet signalent son intérêt en matière de réduction de la pollution, alors que les opposants considèrent que le projet augmentera les impacts environnementaux et sanitaires.

Devant ces avis contradictoires, la commission d'enquête souhaite disposer d'une synthèse comparant d'une part les émissions de polluants atmosphériques générés actuellement par le trafic et notamment celles liées aux bouchons récurrents et d'autre part celles attendues à l'issue de la mise en œuvre du projet. La commission souhaite également connaître quantitativement les bénéfices attendus et demande à disposer d'une évaluation des quantités de carburant économisées en résorbant les bouchons ainsi que les gains financiers associés.

► Synthèse des principaux résultats de l'étude air et santé

En préambule, il est nécessaire de rappeler que l'étude air et santé de l'étude d'impact du projet a été effectuée conformément au niveau d'approfondissement maximal, le niveau 1, prévu par la réglementation (Code de l'Environnement et note technique relative à la prise en compte des effets sur la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières - Ministère de la Transition écologique et solidaire et Ministère des Solidarités et de la Santé - 22 février 2019 et le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières - CEREMA - 22 février 2019.). Les outils et les méthodologies utilisées reposent sur les technologies et les connaissances les plus récentes dans le domaine de la qualité de l'air pour réaliser les calculs d'émissions, les modélisations de la dispersion des polluants et l'évaluation des risques sanitaires sur la population.

Le périmètre d'étude a été déterminé suivant les préconisations de la note technique précitée, à savoir :

- L'ensemble des axes routiers du périmètre du modèle de trafic (donc de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon dans sa configuration de 2017) subissant, du fait de la réalisation du projet, une variation (augmentation ou diminution) de trafic supérieure à 10% pour les tronçons dont le trafic est supérieur à 5000 véhicules par jour à l'horizon de mise en service. Pour les tronçons dont le trafic est inférieur à 5 000 véhicules par jour, ceux subissant une variation de 500 véhicules minimum (en valeur absolue) ont été également inclus. Enfin, pour le centre-ville, les axes qui subissent ± 10 % de variation de trafic du fait de la réalisation du projet sur l'heure de pointe la plus chargée (le matin ou le soir) ont également été intégrés dans le périmètre.

- Autour de chaque voie du réseau routier retenu, la bande d'étude a été définie réglementairement d'après le guide méthodologique précité : elle est comprise entre 100 et 300 m de part et d'autre des axes routiers (bande d'étude de 200 à 600 m de large) pour les polluants gazeux et de 100 m de part et d'autre des axes routiers (bande d'étude de 200 de large) pour les polluants particuliers.

Un état initial des émissions routières en situation actuelle a été réalisé sur la base de mesures sur site. Les bilans des émissions routières ont été modélisés et calculés à l'horizon de mise en service du projet (2025), et 20 ans après sa mise en service (2045), avec réalisation du projet (état projeté) et sans réalisation du projet (fil de l'eau).

Les principales conclusions de l'étude air et santé sont les suivantes :

En préambule, il est nécessaire de signaler qu'en volume global, le nombre de kilomètres parcourus

augmente de 8% et 6% entre la situation avec et sans projet, en 2025 et 2045 : c'est la conjonction d'une légère augmentation du linéaire de voirie sur la RN57 et des reports de trafic depuis les itinéraires de shunt vers la RN57 (les itinéraires de shunt sont souvent plus courts en distance que les trajets via la RN57).

- **La première conclusion (indépendante de la réalisation ou non du projet) est que les émissions de polluants aux horizons 2025 et 2045 seront substantiellement inférieures à celles de la situation actuelle** : diminution très élevée (-73 % à -87 %) pour le monoxyde de carbone, le benzène, les COVNM et le 1,3-butadiène, diminution élevée (-44 %) pour le dioxyde d'azote, diminution faible à modérée (-1 % à -15 %) pour les PM10 et les PM2.5, augmentation faible (5 % à 7 %) pour le dioxyde de soufre et les métaux et variations de -22 % à +44 % pour les HAP. Ces résultats montrent les effets positifs liés aux améliorations technologiques (généralisation du pot catalytique, reformulation des carburants, etc.) et au renouvellement du parc roulant. La baisse de ces émissions touche l'ensemble des axes de l'agglomération pris en compte dans le périmètre de l'étude. Elle est constatée aussi bien sur les voiries secondaires de l'agglomération qui voient leur trafic diminuer, qu'aux abords immédiats de la RN57 aménagée.
- **Globalement, si l'on compare les émissions du trafic routier à l'horizon 2045 entre la situation sans projet et avec projet, on constate que les émissions d'un certain nombre de polluants diminuent**, notamment pour le Dioxyde d'azote (-4%), les PM2.5 (-1%), le Monoxyde de carbone (-3%), les COVNM (-15%), le Benzène (-4%), le 1.3-Butadiène (-20%), le Dioxyde de soufre (-8%), l'Arsenic (-8%), le Nickel (-8%), le Chrome (-7%), et le Fluorène (-1%). **Ces diminutions d'émissions sont la conséquence directe de l'amélioration de la fluidité du trafic**, malgré la légère augmentation des distances parcourues. **Pour d'autres polluants, les émissions augmentent légèrement, en rapport avec l'augmentation des distances parcourues**, notamment pour les PM10 (+4%) et les HAP (entre +2% et +7% suivant les HAP).
- **Si l'on compare les teneurs moyennes en polluants dans la bande d'étude à l'horizon 2045 entre la situation sans projet et avec projet, elles présentent également des évolutions différentes suivant les polluants** : diminution modérée pour le monoxyde de carbone (-13 %) et les COVNM (-16 %), aucune variation significative pour le dioxyde d'azote, les PM10, les PM2.5, le benzène, le 1,3-butadiène, le dioxyde de soufre, l'arsenic, le nickel et le chrome (-1 % à 1 %) et aucune variation significative ou une évolution faible selon les HAP.
- Si l'on regarde l'évolution des concentrations de polluants en fonction des différentes zones de la bande d'étude, **on constate que les concentrations en dioxyde d'azote diminuent légèrement le long de la RN57 du fait de l'amélioration de la fluidité** (malgré l'augmentation du kilométrage parcouru), et **qu'elles diminuent également légèrement dans les zones urbaines du fait de l'aménagement du projet qui provoque un report des trafics de shunt sur la RN57**.
- Concernant plus spécifiquement le dioxyde d'azote (polluant représentatif de la pollution d'origine routière), si l'on compare la proportion d'habitants impactés par des concentrations supérieures à 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ à l'horizon 2045 entre la situation sans projet et avec projet, celle-ci diminue d'environ 5%. **La réalisation du projet induit une diminution de l'exposition des populations présentes dans la bande d'étude pour ce polluant**.
- Enfin, l'évaluation quantitative de l'exposition des populations montre que **la réalisation du projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure n'induit pas de risque sanitaire supplémentaire pour les effets chroniques à seuil ou sans seuil par inhalation ou par ingestion, ni pour les effets aigus par inhalation**.

► Monétarisation et analyse des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique dans le cadre du projet

Dans le cadre de l'étude air et santé, une monétarisation et une analyse des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique, à l'effet de serre et aux effets amont-aval (c'est-à-dire aux externalités en amont ou en aval de l'usage de l'infrastructure comme par exemple la production d'énergie, sa distribution, la production de véhicules, leur maintenance et leur retrait, la construction, la maintenance et la fin de vie de l'infrastructure) a été réalisée. Les tableaux suivants présentent les coûts collectifs annuels en l'état actuel de l'infrastructure et permettent de les comparer aux coûts annuels à l'horizon 2025 avec ou sans réalisation du projet, et aux coûts annuels à l'horizon 2045 avec ou sans réalisation du projet.

- Pour la pollution atmosphérique :

Coût annuel en k€	Etat actuel	Sans projet 2025	Avec projet 2025	Sans projet 2045	Avec projet 2045
	1 449	1 151	1 220	1 054	1 098

- Pour les émissions de gaz à effet de serre :

Coût annuel en k€	Etat actuel	Sans projet 2025	Avec projet 2025	Sans projet 2045	Avec projet 2045
	4 259	7 141	6 933	27 697	25 707

- Pour les effets amont-aval :

Coût annuel en k€	Etat actuel	Sans projet 2025	Avec projet 2025	Sans projet 2045	Avec projet 2045
	3.770	2.865	3.076	2.569	2.709

- Total :

Coût annuel en k€	Etat actuel	Sans projet 2025	Avec projet 2025	Sans projet 2045	Avec projet 2045
	5 712	8 294	8 156	28 754	26 807

Ces résultats mettent en évidence une **diminution des coûts collectifs annuels liés à la pollution atmosphérique, à l'effet de serre et aux effets amont-aval de 139 k€ à l'horizon de la mise en service et de 1 947 k€ à l'horizon 2045, du fait de la réalisation du projet.**

Pour la situation à l'horizon de la mise en service, cette diminution des coûts collectifs **résulte de l'amélioration de la fluidité du trafic** malgré l'augmentation du kilométrage parcouru global (+8 %). **Elle est principalement liée à la diminution des émissions de gaz à effet de serre** (85 % des coûts collectifs).

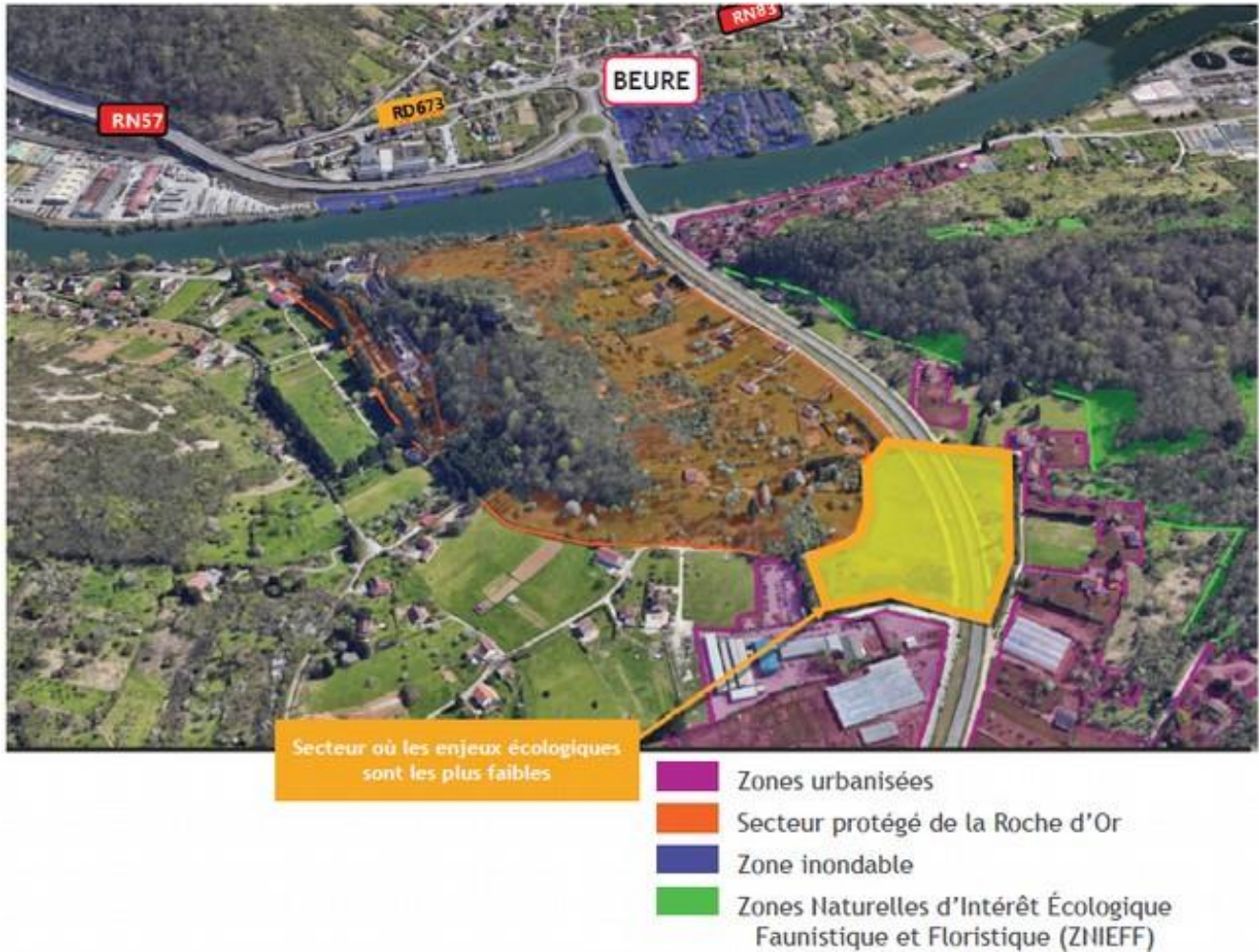
Pour la situation à l'horizon de la mise en service +20 ans, cette diminution des coûts collectifs **résulte là-aussi de l'amélioration de la fluidité du trafic** malgré l'augmentation du kilométrage parcouru global (+6 %). **Elle est principalement liée à l'effet de serre** (96 % des coûts collectifs).

6.2. LA BIODIVERSITE ET L'ARTIFICIALISATION DES TERRES

Certains avis indiquent que le projet va « *durement impacter la faune et la flore dans le secteur des Vallières, qu'il va couper la continuité écologique, que les espèces vivantes autres qu'humaines, déjà bien fragilisées sur ce secteur urbanisé, subiront un nouveau bouleversement et certaines disparaîtront de ce secteur* ».

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler que le projet présenté à l'enquête publique ne se limite pas à un aménagement visant à augmenter la capacité routière de la RN57. Il a également pour objectif la prise en compte et l'amélioration de la situation existante en matière d'insertion environnementale de l'infrastructure. À ce titre, les composantes concrètes du projet présenté à l'enquête en réponse à ces problématiques environnementales qui figurent explicitement dans le dossier d'enquête sont les suivantes :

- **Des emprises réduites au minimum** : Le projet proposé est un aménagement sur place : en ce sens, il évite d'impacter des secteurs nouveaux qui ne le seraient pas à l'heure actuelle. L'état initial de l'environnement qui a été réalisé dans le cadre du projet a montré que la zone du Doubs, de la roche d'Or et des deux collines de Planoise et Rosemont est la plus sensible du point de vue environnemental. Or c'est dans ce secteur que le nouvel échangeur entre la RN57, la voie des Mercureaux, la RN83 et la route de Lyon doit s'implanter. Ainsi, un travail très fin à l'échelle de ce territoire a été réalisé afin de concevoir un échangeur qui n'impacte aucune des zones sensibles recensées : lit majeur du Doubs, ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) de type I « Colline de Planoise », « Colline de Rosemont » et « Côte du Doubs aux environs de Besançon », secteur protégé de la Roche d'Or, et qui n'impacte pas non plus le bâti existant. C'est pour cette raison que le nouvel échangeur proposé a été décalé à proximité d'Emmaüs. Par ailleurs, à l'issue de la seconde concertation de 2019, la proposition d'échangeur a été optimisée et compactée pour répondre aux remarques formulées pendant la concertation (limitation de la consommation de terres ayant un potentiel agronomique, réduction du nombre de giratoires). L'actuelle proposition n'impacte plus qu'un seul côté de la RN57, et il n'y a plus qu'un seul giratoire au lieu de deux.



VUE REPRESENTANT LES DIFFERENTS SECTEURS A ENJEU POUR LA RECHERCHE D'UNE ZONE DE MOINDRE IMPACT POUR L'ECHANGEUR RN57-RN83-VOIE DES MERCUREAUX

Pour l'ensemble du tracé, un travail de réduction des emprises au strict minimum a été réalisé afin que l'impact du projet sur l'environnement et sur le bâti soit le plus limité possible. C'est pour cette raison que les voiries routières et les voiries modes doux créées dans le cadre du projet sont implantées au plus proche des voies de circulation. Par ailleurs, la limitation de la vitesse à 70 km/h a également permis de réduire certaines caractéristiques géométriques liées à la sécurité, et qui sont dépendantes de la vitesse des usagers.

- Les eaux superficielles traitées et les pollutions accidentelles circonscrites : A l'heure actuelle, les eaux s'écoulant sur la chaussée de la RN57 dans la partie urbaine du tracé (Planoise) sont recueillies dans le réseau d'assainissement unitaire de Besançon. Ces eaux partent ainsi en direction de la station d'épuration de Port Douvot pour y être traitées. Sur le reste du tracé, les eaux de chaussée s'écoulent directement dans le milieu naturel, sans traitement. Or les eaux de chaussées sont chargées de polluants, principalement d'hydrocarbures et de métaux lourds. En hiver, elles se chargent en plus de sel. Par ailleurs, en cas de déversement accidentel d'une pollution sur la chaussée, il n'y a pas de possibilité de recueil et de traitement de cette pollution. Le projet prévoit ainsi la mise en place d'un réseau de collecte et de bassins de traitement des eaux de chaussées. Cette mesure contribuera ainsi à désaturer la station d'épuration de Port Douvot, et permettra de traiter les eaux avant de les renvoyer dans le milieu naturel. En cas de pollution accidentelle, la fermeture des exutoires des bassins permettra de circonscrire la pollution et de la traiter ;

- La biodiversité : L'aménagement définitif impactera environ 8,4 ha d'habitats naturels et semi-naturels, principalement des habitats anthropiques : parcs et jardins (3,08 ha), alignement d'arbres (0,34 ha), zones rudérales (c'est-à-dire des zones dont le sol est formé sur des décombres, remblais, tas d'ordures ou déblais qui sont l'œuvre de l'homme, constitué par un terreau souvent riche en azote et potasse, par exemple talus routier) (3,68 ha), prairies (0,24 ha), ainsi que dans une moindre mesure, bosquets (0,49 ha) et boisements (0,13 ha).

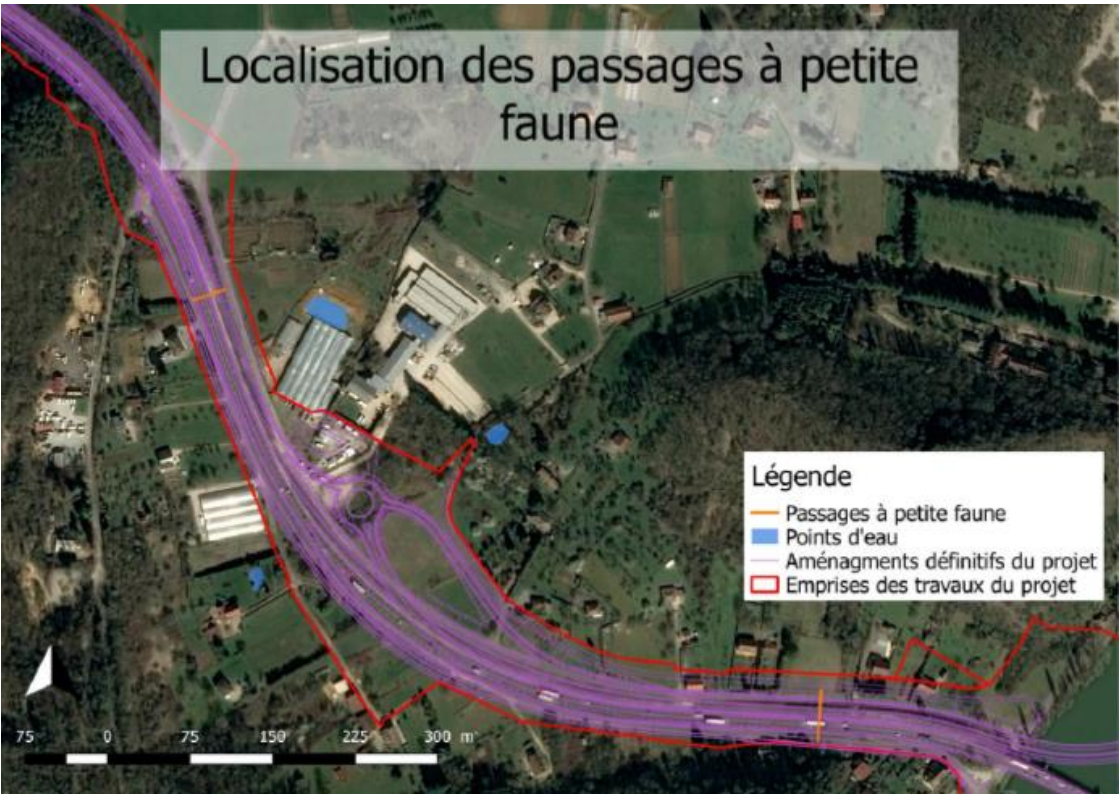
Étant donnée l'absence d'espèce protégée ou menacée sur le site, l'impact du projet sur la flore ne concernera que des espèces communes et banales. En phase travaux, l'impact brut direct, temporaire et permanent du projet sur la flore ne sera donc pas significatif.

Concernant la faune, les principaux impacts du projet vont porter sur une perte d'habitat pour les chiroptères et les oiseaux, et un dérangement pendant la phase chantier pour les chiroptères, les oiseaux, les mammifères, les amphibiens, les reptiles et la faune piscicole.

Un certain nombre de mesures de réduction de l'impact sont prévues en phase chantier parmi lesquelles le suivi du chantier par un écologue, l'adaptation des horaires et des périodes de travaux pour limiter la gêne des espèces et empêcher leur destruction.

Des mesures compensatoires de restauration d'une prairie, de plantation de haies et de bosquets sont prévues à l'issue des travaux.

- La continuité écologique renforcée : Le nouvel aménagement prévu ne crée aucune nouvelle rupture de continuité écologique par rapport à la situation actuelle. Néanmoins, afin d'améliorer les possibilités de franchissement de l'infrastructure pour les espèces, notamment dans la zone des Vallières longée par deux réservoirs importants de biodiversité (colline de Planoise et colline de Rosemont), il est prévu d'aménager un passage pour la grande faune ainsi que deux passages pour la petite faune. Pour le passage grande faune, il s'agira d'exploiter l'ouvrage existant sous la RN57 (passage du Cras Rougeot) et de le réaménager pour le rendre plus attractif pour la faune. Deux passages pour la petite faune seront également aménagés dans ce secteur. Au niveau du Doubs, seuls des ouvrages d'art seront créés, donc la continuité de la trame bleue existante ne sera pas entravée.



RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

- **L'artificialisation des terres** : La consommation d'espace naturel ou agricole relevant directement de la réalisation des travaux est explicitée dans l'étude d'impact ; elle est de l'ordre de 8.4 ha. Elle impacte principalement des habitats anthropiques (parcs et jardins et zone rudérales). Cette artificialisation reste modérée, le projet étant principalement localisé en milieu urbain, et l'infrastructure existante disposant déjà de zones de remblais déjà construits dans l'attente de la réalisation du projet dans la partie naturelle.

6.3. LE PAYSAGE

Certains avis indiquent que le projet va « *contribuer à la destruction du paysage, que son impact paysager sera important* ».

Les aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet permettront d'assurer l'intégration paysagère des ouvrages dans leur environnement, avec trois grandes orientations :

- Changer l'image du contournement et conforter l'identité paysagère en soulignant la diversité des ambiances paysagères, en protégeant et en mettant en valeur le patrimoine architectural et paysager (monuments historiques, site inscrit, site classé, patrimoine local remarquable, sites remarquables) et en limitant ou en interdisant la mise en place de panneaux publicitaires, dégradant le paysage périurbain (section Planoise) et considérés comme une pollution visuelle pour les riverains ;
- Mettre en scène le territoire et préserver et valoriser les perceptions visuelles en protégeant les riverains des covisibilités rapprochées et en valorisant les vues sur le paysage ;
- Assurer les transversalités du territoire en suturant l'infrastructure avec son contexte, en assurant les continuités physiques et en insérant les voiries urbaines et modes doux mises en place.

Une étude d'insertion urbaine et paysagère sera menée dans la suite des études pour l'ensemble du linéaire du projet. Une équipe pluridisciplinaire spécifique, constituée d'un architecte, d'un urbaniste et d'un paysagiste sera recrutée pour travailler sur ce sujet.

6.1. LA COUPURE DU TISSU URBAIN

Un certain nombre de contributions avancent l'argument d'un renforcement de la coupure du tissu urbain par l'aménagement projeté, qualifié « d'autoroute urbaine ».

Sur ce point, il est nécessaire de rappeler qu'une mission de rédaction d'un programme d'aménagement « de et autour de » la RN57 a été confiée par Grand Besançon Métropole en 2013-2014 à une équipe constituée d'un urbaniste, d'une architecte-paysagiste, du CEREMA et d'un expert en économie et technique de l'aménagement. L'objectif de cette mission était de ne pas voir le territoire comme étant « à traverser », mais plutôt comme étant « à construire » : le projet d'infrastructure participe à cette construction, et doit être considéré comme un acte d'aménagement contribuant au projet global.

Le travail de cette équipe, qui a donné lieu à un recensement et à une analyse de l'ensemble des études existantes sur le sujet, puis à des ateliers de travail avec toutes les parties prenantes (Ville et Agglomération de Besançon, DREAL, Conseil Régional et Conseil Départemental) a permis d'aboutir à un programme d'aménagement complet et consensuel, partagé entre tous ces acteurs. Le document recense 38 objectifs à satisfaire, regroupés en 4 services à rendre au territoire : service circulatoire, service urbain, service environnemental et service paysager. C'est sur la base de ce document que le projet proposé aujourd'hui a été élaboré, en veillant à la satisfaction de l'ensemble des objectifs.

En particulier, le projet met en place un certain nombre de continuités de voiries urbaines et d'ouvrages de franchissements pour les modes actifs et les transports en commun : on peut citer notamment la passerelle

pour les modes actifs reliant Planoise à Micropolis et à la Malcombe, et l'ouvrage réservé aux transports et commun et aux modes actifs reliant le Nord de Planoise à la rue de Dole en direction du Centre-Ville qui vont largement contribuer à relier le quartier de Planoise au reste de la ville. Le projet apporte ainsi une réponse aux enjeux de désenclavement des quartiers et de diminution de la fracture urbaine. On peut d'ailleurs mentionner que la traversée actuelle à niveau (passage piéton devant Micropolis avec bouton d'appel pour interrompre la circulation sur la RN57 par des feux) est qualifiée par plusieurs contributeurs « d'anxiogène », et ne peut pas être considérée comme un aménagement pérenne et satisfaisant à long terme.

Les contributeurs reprochent également au projet de « mettre les habitants de Planoise derrière un mur de 4 mètres de haut », accentuant la coupure urbaine existante. Il faut rappeler qu'en l'état actuel des choses, aucune protection acoustique n'existe pour protéger les riverains du bruit. Le projet vient donc nettement améliorer la situation des riverains, y compris à Planoise. La topographie du quartier de Planoise (construit sur un remblai nettement plus haut que la RN57), fait que même avec des protections acoustiques de 4 mètres de hauteur, le quartier restera en surplomb des protections acoustiques, et aucun logement ne se retrouvera derrière un mur.

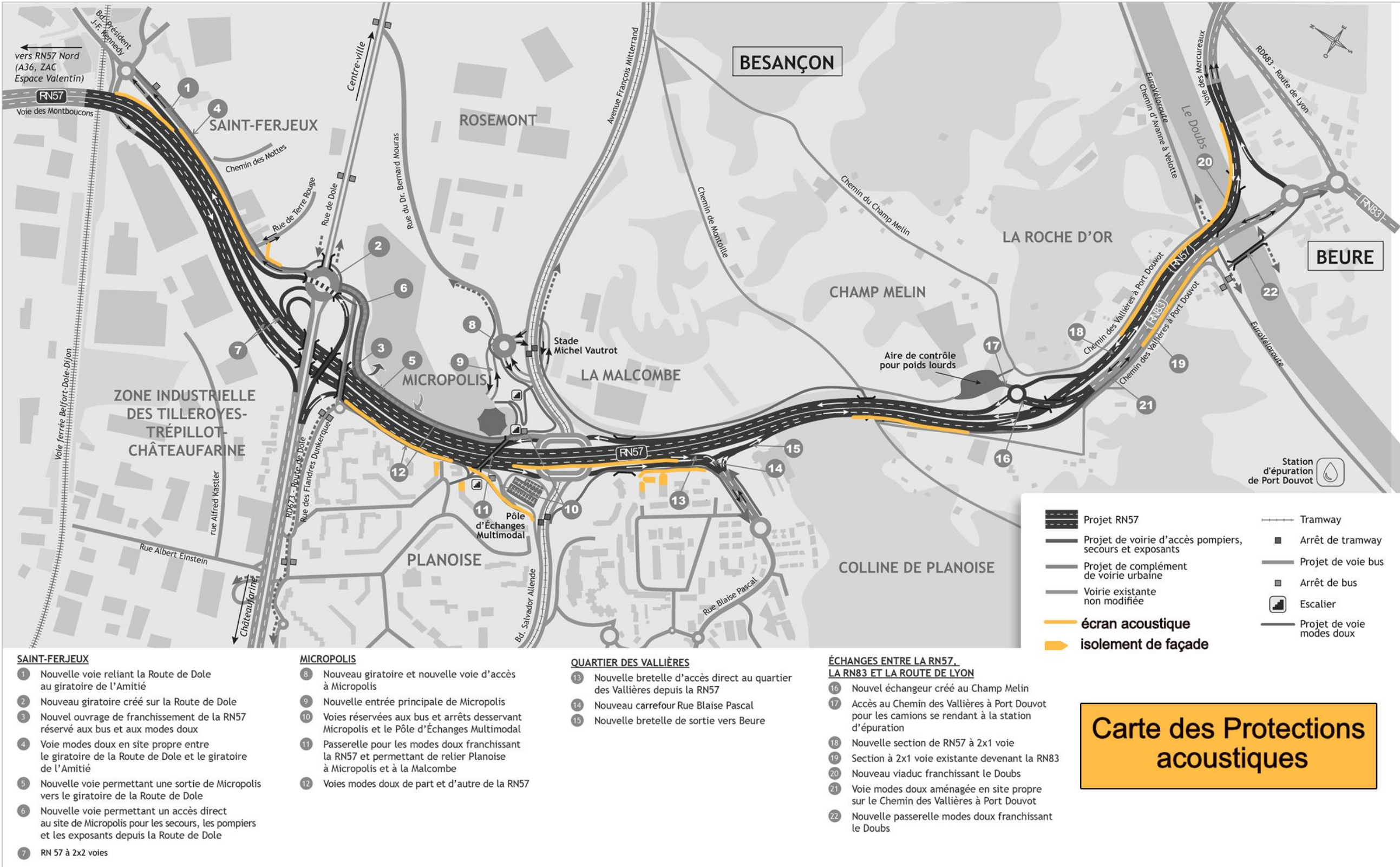
Enfin, une étude d'insertion urbaine et paysagère complémentaire sera menée dans la suite des études afin de travailler à une bonne insertion urbaine et paysagère des ouvrages projetés (protections acoustiques, ouvrages de franchissements pour les modes doux et les transports en commun).

6.2. LES NUISANCES SONORES

Beaucoup de contributeurs favorables aux projets mentionnent que celui-ci va dans le sens d'une réduction des nuisances. Certains autres qui sont opposés au projet indiquent que selon eux, le projet aura pour conséquence une augmentation des nuisances, et notamment acoustiques pour les riverains.

Il est nécessaire de rappeler qu'il n'y a à l'heure actuelle sur cette section aucune protection acoustique pour les riverains. Le projet prévoit la mise en place d'un linéaire de près de 3 km d'écrans acoustiques, quasiment sur l'ensemble du tracé : pour protéger les riverains du quartier de Terre Rouge, ceux du quartier de Planoise, ceux du quartier des Vallières et pour protéger le site de la Roche d'Or. La pose d'un enrobé acoustiquement performant est également prévue. Ces protections seront complétées, là où c'est nécessaire, par des isollements de façades au niveau de étages supérieurs de certains immeubles du quartier de Planoise. L'ensemble de ces protections vient très nettement améliorer la situation pour les riverains.

La localisation des protections acoustiques prévues est représentée sur le schéma ci-dessous :



RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

Certains contributeurs posent des questions très précises sur les protections acoustiques prévues ou non dans le projet ; leurs questions et les réponses du maître d'ouvrage sont présentées dans le tableau ci-dessous :

RN337, RN128	RN269, Souhaiteraient des protections acoustiques en continuité sur l'ensemble des chemins des Vallières	Le long des chemins des Vallières (côté pair et impair), l'habitat est diffus, avec parfois des secteurs où les maisons sont relativement éloignées de la RN57. Ce sont les études acoustiques réalisées dans l'étude d'impact qui ont permis de déterminer les habitations pour lesquelles les niveaux acoustiques réglementaires allaient être dépassés avec la réalisation du projet. Les protections acoustiques ont donc été placées dans les secteurs pour lesquels les seuils réglementaires étaient dépassés. Il y a donc certains secteurs où aucune protection acoustique n'est réglementairement nécessaire. Pour ce qui concerne spécifiquement les habitations situées aux numéros 14 à 22 du chemin des Vallières, les études acoustiques montrent que la situation avec la réalisation du projet sera plus favorable qu'à l'heure actuelle puisque les niveaux acoustiques vont diminuer de 1 à 2.8 dB suivant l'habitation et l'étage considéré. Cette diminution est due à la fois à la diminution de la vitesse limite autorisée dans ce secteur et à la mise en place d'un enrobé acoustique qui permet une réduction des nuisances à la source. Les niveaux acoustiques étant en-dessous des seuils réglementaires, aucune protection acoustique n'est réglementairement nécessaire dans ce secteur.
RN365	S'interroge sur le fait qu'aucun écran acoustique n'est prévu devant son habitation située dans le quartier des Vallières	Ce sont les études acoustiques réalisées dans l'étude d'impact qui ont permis de déterminer les habitations pour lesquelles les niveaux acoustiques réglementaires allaient être dépassés avec la réalisation du projet. Les protections acoustiques ont donc été placées dans les secteurs pour lesquels les seuils réglementaires étaient dépassés. Il y a donc certains secteurs où aucune protection acoustique n'est réglementairement nécessaire. Pour ce qui concerne spécifiquement cette habitation située au numéro 30 du chemin des Vallières, les études acoustiques montrent que la situation avec la réalisation du projet sera plus favorable qu'à l'heure actuelle puisque les niveaux acoustiques vont diminuer de 3 dB de jour et de 2.9 dB de nuit. Cette diminution est due à la fois à la diminution de la vitesse limite autorisée dans ce secteur et à la mise en place d'un enrobé acoustique qui permet une réduction des nuisances à la source. Les niveaux acoustiques étant en-dessous des seuils réglementaires, aucune protection acoustique n'est réglementairement nécessaire dans ce secteur.
RN416	Demande que soit prise en compte la protection acoustique de l'ancienne portion Portes de Vesoul/ Micropolis, mal considérée à l'époque. Suggère l'utilisation de revêtements adaptés et la réduction de la vitesse.	L'étude acoustique a été réalisée sur l'ensemble du contournement de Besançon, depuis Ecole-Valentin jusqu'à La Vèze, dans l'objectif de vérifier que la réalisation du projet n'entraînera pas un dépassement des seuils acoustiques réglementaires sur les deux sections déjà en service. Les résultats sont présentés dans l'annexe 1 de l'étude d'impact. Ils montrent que l'augmentation de trafic induite par la réalisation du projet sur les tronçons « Voie des Mercureaux » et « Voie des Montboucons », déjà mis en service, n'est pas de nature à modifier significativement les niveaux de bruit au niveau des habitations de ces secteurs. Aucune protection acoustique complémentaire à celles actuellement en place n'est réglementairement nécessaire sur ces tronçons. Certains bâtiments le long de la voie des Montboucons ont actuellement un niveau supérieur à 70dB(A) en période diurne, ce qui en font des Points Noirs du Bruit. Ces PNB sont bien identifiés et sont traités par l'Etat dans le cadre du plan de gestion des PNB.
RN434	Revoir l'impact global du projet et ses incidences financières en tenant compte des réalisations antérieures et des protections acoustiques à hauteur du préjudice. Envisager une limitation de vitesse à 70 km/h pour les zones au-dessus de cette limitation	Les études acoustique et air et santé ont été réalisées à l'échelle de l'ensemble du contournement de Besançon (voies des Montboucons et des Mercureaux incluses). C'est donc bien l'ensemble du contournement qui a été considéré pour analyser les nuisances en terme de bruit et de pollution de l'air pour l'ensemble des riverains du contournement. Les résultats détaillés sont présentés dans les annexes 1 et 2 de l'étude d'impact. Concernant les nuisances acoustiques, l'ensemble des bâtiments bordant le contournement a bien été pris en compte et le respect des seuils réglementaires vérifié pour chacun d'entre eux. Pour les bâtiments qui dépassent les seuils (Points Noirs du Bruit), ils sont identifiés et traités par l'Etat dans le cadre du plan de gestion des PNB.
BES17	Une pétition signée par 98 habitants riverains de la rue Arago (quartier bordant la voie des Montboucons) revendique la mise en place de protections acoustiques (merlon ou écran) pour les protéger du bruit de la RN57	L'étude acoustique a été réalisée à l'échelle de l'ensemble du contournement de Besançon ; les nuisances sonores ont donc été évaluées pour les riverains les plus proches de la voie des Montboucons. Actuellement, ceux-ci sont situés dans une zone d'ambiance sonore modérée au sens de la réglementation : cela signifie que le niveau de bruit en journée ne dépasse pas 65 dB et ne dépasse pas 60 dB de nuit (le niveau de bruit maximal de jour pour l'étage le plus haut du bâtiment le plus exposé est 60.7 dB de jour, et 54.9 dB de nuit). A ce titre, aucune protection acoustique n'est actuellement requise par la réglementation dans ce secteur. Le projet d'achèvement du contournement de Besançon aura pour effet d'augmenter très légèrement les niveaux acoustiques de ces bâtiments riverains de la voie des Montboucons, entre 0.2 et 0.4 dB d'augmentation de jour, et entre 0.2 et 0.3 dB d'augmentation de nuit. Une telle augmentation n'est pas perceptible par l'oreille humaine et n'aura pas pour conséquence de modifier l'ambiance sonore du quartier. Ainsi, aucune protection acoustique n'est requise réglementairement par la réalisation du projet dans ce secteur.

7. LES NUISANCES

Un certain nombre de contributeurs (plutôt des usagers de l'axe) mettent en avant la réduction des nuisances que ce projet apporte. Notamment, ils mettent en avant que le projet va permettre de mieux se déplacer, ce qui améliorera leur qualité de vie (moins de bouchons, de stress, d'incivilités, d'activités entravées...). Ils mettent également en avant la réduction de la pollution, des nuisances sonores pour les quartiers riverains. Enfin, certains contributeurs sont des riverains de l'axe (habitants et activités) qui indiquent que la fluidification du trafic permise par le projet va réduire les difficultés d'accès aux heures de pointe et permettre de réduire le bruit et la pollution.

D'autres contributeurs (essentiellement des personnes qui sont contre le projet) mentionnent une augmentation des nuisances du fait de la réalisation du projet (nuisances acoustiques, augmentation de la pollution, accroissement de la dépendance à la voiture...). Certains riverains également mentionnent une augmentation des nuisances (bruit notamment).

Face à ces deux visions qui s'opposent, l'évaluation socio-économique réalisée dans le cadre du projet (présentée en pièce H du dossier d'enquête) permet d'objectiver les effets possibles du projet du point de vue social, environnemental et économique. Elle permet de fournir un document clé d'aide à la décision permettant d'avoir une vision systémique des conséquences à attendre du projet. Elle prend notamment en compte :

- les effets sociaux, qui portent par exemple sur l'accessibilité aux services, aux emplois, l'amélioration du cadre de vie des riverains ;
- les effets sur l'organisation de l'espace et des modes de transport, qui portent sur les améliorations apportées à la circulation des différents modes de déplacements ;
- les effets sur le développement économique local qui portent sur le développement territorial et l'urbanisme ;
- les effets environnementaux (milieux naturels) ;
- les effets sur le confort et la sécurité des usagers de la RN57 ;
- les effets du chantier sur l'emploi.

Le bilan socio-économique du projet d'aménagement conforte les améliorations en matière de gains de temps, de sécurité routière, de réduction des nuisances sonores et de la pollution locale. Il ressort que **les avantages liés au projet, cumulés année après année, viennent compenser les coûts de l'opération.** L'équilibre socioéconomique du projet (c'est-à-dire la compensation des coûts initiaux) est atteint assez rapidement, une dizaine d'années après la mise en service.

Le bilan global des acteurs est positif notamment du fait du bilan des usagers et des riverains qui bénéficient de **gains socio-économiques importants liés aux gains de temps et à la réduction des externalités (pollution, bruit).** La puissance publique bénéficie également de gains importants en matière de sécurité routière.

Les gains permettent de compenser l'augmentation des coûts pour le gestionnaire de voirie ainsi que les coûts d'investissement du projet.

8. RISQUES, SECURITE

Un certain nombre de contributions mentionnent les effets positifs du projet sur la sécurité des usagers et la diminution des risques permise par le projet.

Les conditions de sécurité actuelles d'un certain nombre d'aménagements existants ne sont pas satisfaisantes, notamment sur la partie Nord du secteur concerné par le projet qui est la section la plus accidentogène du fait des caractéristiques de la RN57 : les voies d'entrecroisement y sont très réduites, et les voies d'insertion des bretelles de l'échangeur de Saint-Ferjeux sont très courtes, se terminant par un cédez-le-passage. L'absence de bandes d'arrêt d'urgence sur une grande partie du linéaire implique des perturbations du trafic très importantes dès qu'un accident se produit ou qu'un usager en détresse doit s'arrêter. L'intervention des services d'exploitation routière ou de secours y est complexe et risquée.

Concernant les modes actifs, deux traversées dénivelées existent à l'heure actuelle au sud de l'échangeur de Planoise (pour se rendre aux installations sportives de la Malcombe) et dans les Vallières (passage de Cras Rougeot, au niveau du chemin du fort de Planoise). Une traversée à niveau est également présente à proximité de l'entrée de Micropolis. Elle fonctionne avec un bouton d'appel pour les piétons, déclenchant des feux sur la RN57 et qualifiée par plusieurs contributeurs comme « anxiogène ».

Le diagnostic de sécurité réalisé sur l'infrastructure actuelle met en avant la nécessité de traiter les points suivants :

- sécuriser et mettre aux normes les cheminements piétons ;
- mettre aux normes l'ensemble des passages piétons de la zone d'étude au regard notamment de la réglementation sur les PMR ;
- sécuriser les déplacements et mettre aux normes les aménagements destinés aux cyclistes ;
- sécuriser l'arrêt de bus implanté devant l'entrée de Micropolis ou prévoir les conditions de son déplacement avec les autorités concernées ;
- améliorer la lisibilité de l'entrée d'agglomération ;
- mettre en cohérence les limitations de vitesse avec les caractéristiques de la voie ;
- gérer le stationnement des poids lourds ;
- améliorer la lisibilité et la visibilité des voies d'entrecroisement et des bretelles des échangeurs ;
- réduire les risques de manœuvres dangereuses ;
- améliorer la qualité des accotements ;
- améliorer la visibilité et la lisibilité de l'itinéraire
- sécuriser l'intervention des services d'exploitation et de secours, et mettre en sécurité des usagers en détresse.

L'amélioration des conditions de circulation routière et la sécurité de tous les usagers (poids lourds, bus et cars, voitures, deux-roues et piétons) est l'un des objectifs fondamentaux du projet. Il prévoit la mise aux normes de sécurité de l'ensemble des échangeurs et la création de bandes d'arrêt d'urgence partout où cela est possible. La vitesse limite autorisée est prévue à 70 km/h, qui paraît être un bon compromis entre le caractère urbain de l'axe, la densité d'échangeurs rencontrés et les contraintes acoustiques et de pollution de l'air. Par ailleurs, la conception de la nouvelle infrastructure rend impossible le stationnement illicite en bordure de l'aménagement.

9. LA PHASE CHANTIER

Quelques contributeurs mentionnent la phase chantier, et notamment les perturbations de trafic qui interviendront nécessairement à cette occasion.

Il est nécessaire de mentionner qu'un travail très détaillé sera conduit dans la suite des études pour organiser les travaux de manière à perturber le moins possible les usagers. Deux phases de travaux seront menées successivement :

- une première phase de travaux préliminaires et préparatoires qui consistera à réaliser des aménagements qui permettront d'améliorer les conditions de circulation durant les phases d'élargissement de la RN57 ;
- une seconde phase de travaux correspondant aux travaux d'élargissement de la RN57.

Les travaux préparatoires permettront de proposer des nouveaux accès et de délester une partie du trafic circulant sur la RN57. Ils comprendront notamment :

- la modification de l'accès des Vallières : création d'une sortie supplémentaire de la RN57 vers la rue Blaise Pascal et création du carrefour à feux régulé de manière à éviter les remontées de file sur la RN57. La création de cette sortie supplémentaire permettra de limiter la remontée de file sur la sortie vers Planoise ;
- la création de la passerelle modes doux vers Micropolis : la réalisation de cette passerelle permettra la suppression du feu qui sécurise la traversée piétonne et cycliste de la RN57 au niveau de Micropolis et qui perturbe la fluidité du trafic ;
- la création de l'accès Est à Micropolis depuis le chemin de la Malcombe : cet accès permettra la desserte de Micropolis sans utiliser la RN57 ;
- la création de la passerelle modes doux pour le franchissement du Doubs et la création du rétablissement du chemin des Vallières. La réalisation de la piste cyclable et de cette nouvelle traversée du Doubs permettra de proposer un itinéraire dédié aux modes doux continu durant les travaux d'aménagement de la RN57.

Les travaux d'aménagement de la RN57 pourront alors se dérouler, en intégrant des mesures d'exploitation qui auront pour objectif de ne pas perturber l'écoulement du trafic.

10. LE COUT DU PROJET

Une part des observations évoque le coût important du projet et le fait que d'autres alternatives auraient pu être proposées et bénéficier de ces financements.

Le projet d'aménagement a été estimé à 130 M€ en valeur 2020. Il prend en compte des marges pour aléas, adaptées en fonctions des enjeux. Ce coût va néanmoins être amené à évoluer en fonction de l'inflation et des variations propres au secteur du BTP, comme pour tout projet.

Par ailleurs, les observations évoquant le panel d'autres aménagements que l'on pourrait réaliser avec ce montant ne sont pas réalistes et méconnaissent la réalité du financement des projets publics.

11. LES CHOIX EFFECTUES EN MATIERE DE TRACE ET DE NATURE DES AMENAGEMENTS

11.1. LES ECHANGES NON RETABLIS

Plusieurs échanges entre la RN57 et des voies adjacentes ne sont pas rétablis dans le projet ; ils ont fait l'objet de remarques et de questions de la part des contributeurs.

La commission d'enquête souhaite donc disposer pour chacun de ces itinéraires, d'une synthèse résumant :

- Le nombre de véhicules concernés avec si possible la répartition entre PL et VL,
- La localisation cartographique exacte des parcours de substitution,
- Les estimations des durées de parcours actuels et des durées et distances supplémentaires induites par le projet.

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

Le travail de conception du nouvel échangeur proposé s'est déroulé sur la base des grands principes suivants :

- Le bâti étant relativement proche des bretelles existantes et dense, il a été recherché au maximum à rester dans les emprises existantes ;
- Les bretelles ont été rétablies une par une en respectant les règles de conception routière, en commençant par celles sur lesquelles le trafic était le plus important.

Au total, pour cet échangeur, trois mouvements dont les trafics sont très faibles, ne seront pas rétablis : le double mouvement Route de Dole Est (Centre-Ville) <-> RN57 Nord ainsi que le mouvement Route de Dole Est (Centre-Ville) -> RN57 Sud.

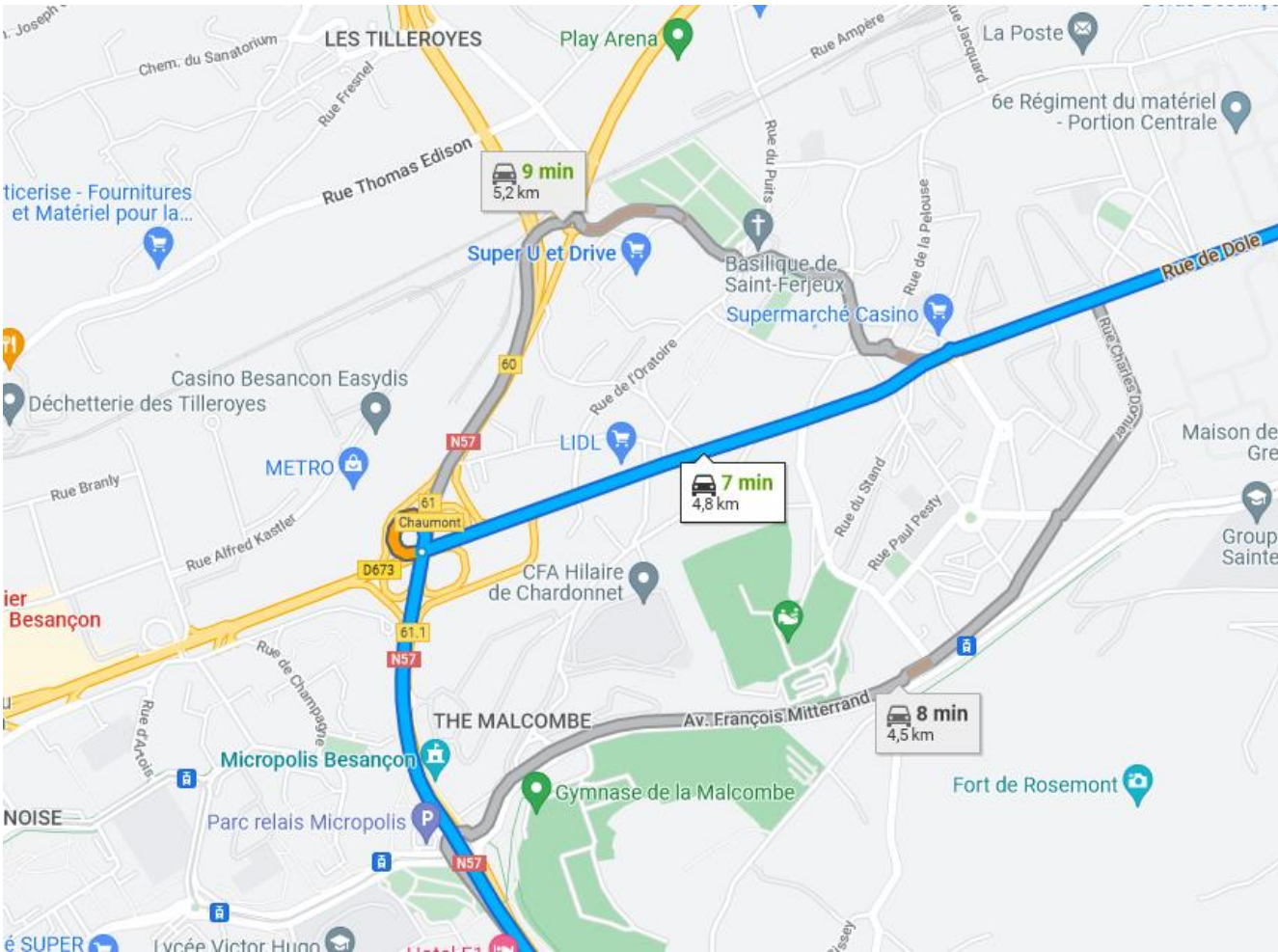
Concernant l'échangeur du Champ Melin, la conception proposée lors de la concertation de 2019 proposait un rétablissement de l'ensemble des mouvements. Pour répondre à la double demande de recherche de compacité et de suppression d'un giratoire, l'échangeur a été retravaillé, mais il possède une fonctionnalité en moins (mouvement Voie des Mercureaux vers Beure).

► Echangeur de Saint-Ferjeux : mouvement route de Dole depuis le centre-ville - > RN57 vers Beure

La suppression de la bretelle Dole Est vers RN57 Sud impacte au maximum 57 véhicules par heure à l'heure de pointe du matin et 61 véhicules par heure en heure de pointe du soir. Les usagers en provenance du Centre-Ville et souhaitant aller vers Beure pourront :

- rejoindre l'Avenue François Mitterrand puis accéder à la RN57 via l'échangeur de Planoise (400 mètres de distance supplémentaire et 2 minutes d'allongement par rapport au parcours actuel par la bretelle existante) ;
- rejoindre la RN57 via la rue de l'Amitié et le diffuseur de l'Amitié (300 mètres de distance en moins

et 1 minute d'allongement par rapport au parcours actuel par la bretelle existante).

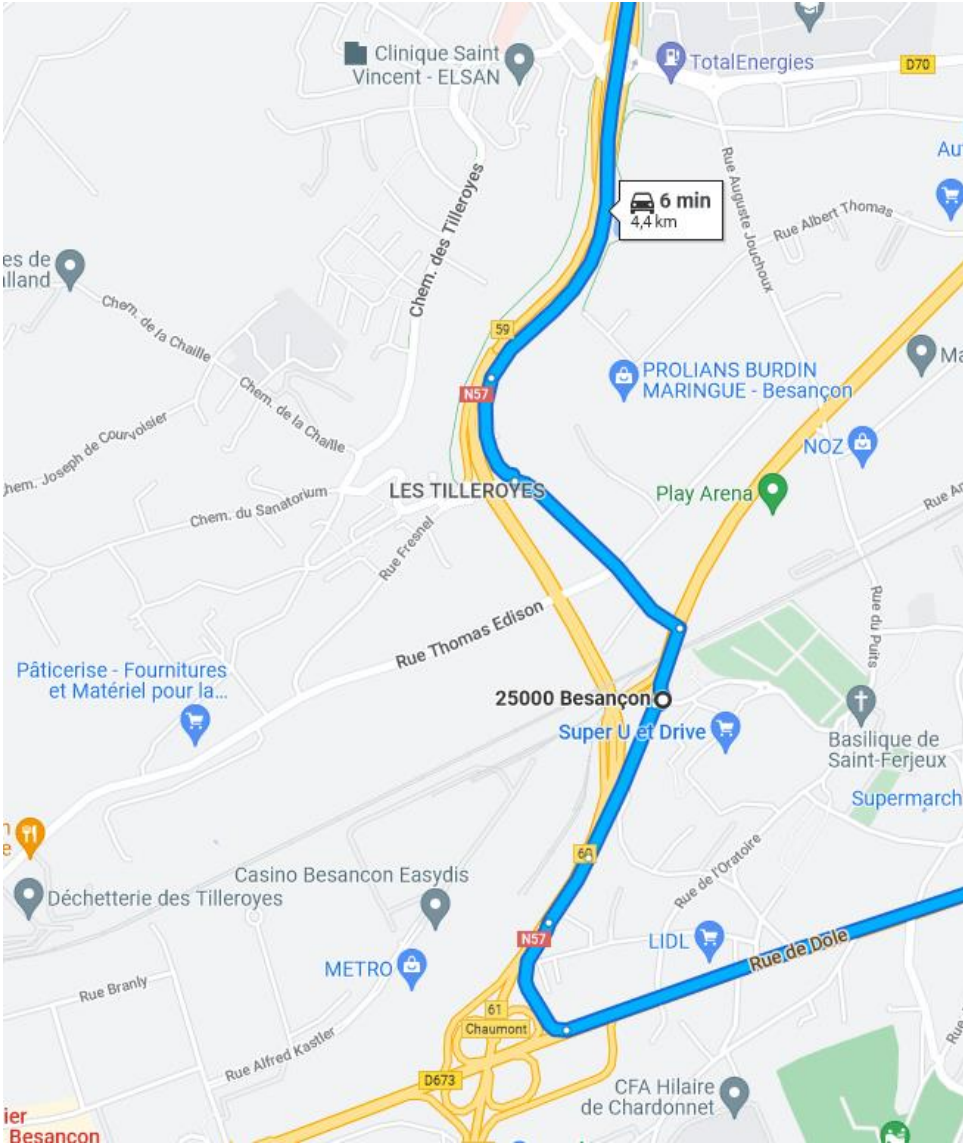


EXEMPLES D'ITINERAIRES ALTERNATIFS POUR EFFECTUER LE MOUVEMENT ROUTE DE DOLE DEPUIS LE CENTRE-VILLE VERS RN57 SUD (DIRECTION BEURE)

► Echangeur de Saint-Ferjeux : mouvement route de Dole depuis le centre-ville - > RN57 vers Vesoul

La suppression de la bretelle Dole Est vers RN57 Nord impacte au maximum 61 véhicules par heure à l'heure de pointe du matin et 78 véhicules par heure en heure de pointe du soir. Les usagers en provenance du Centre-Ville et souhaitant aller vers Vesoul pourront emprunter la nouvelle voie reliant le giratoire de la Route de Dole au giratoire de l'Amitié, le Boulevard Kennedy puis la Rue Lavoisier permettant de rejoindre la RN57 via l'échangeur des Tilleroyes (100 mètres de distance supplémentaire et 2 minutes d'allongement par rapport au parcours actuel par la bretelle existante).

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANCON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

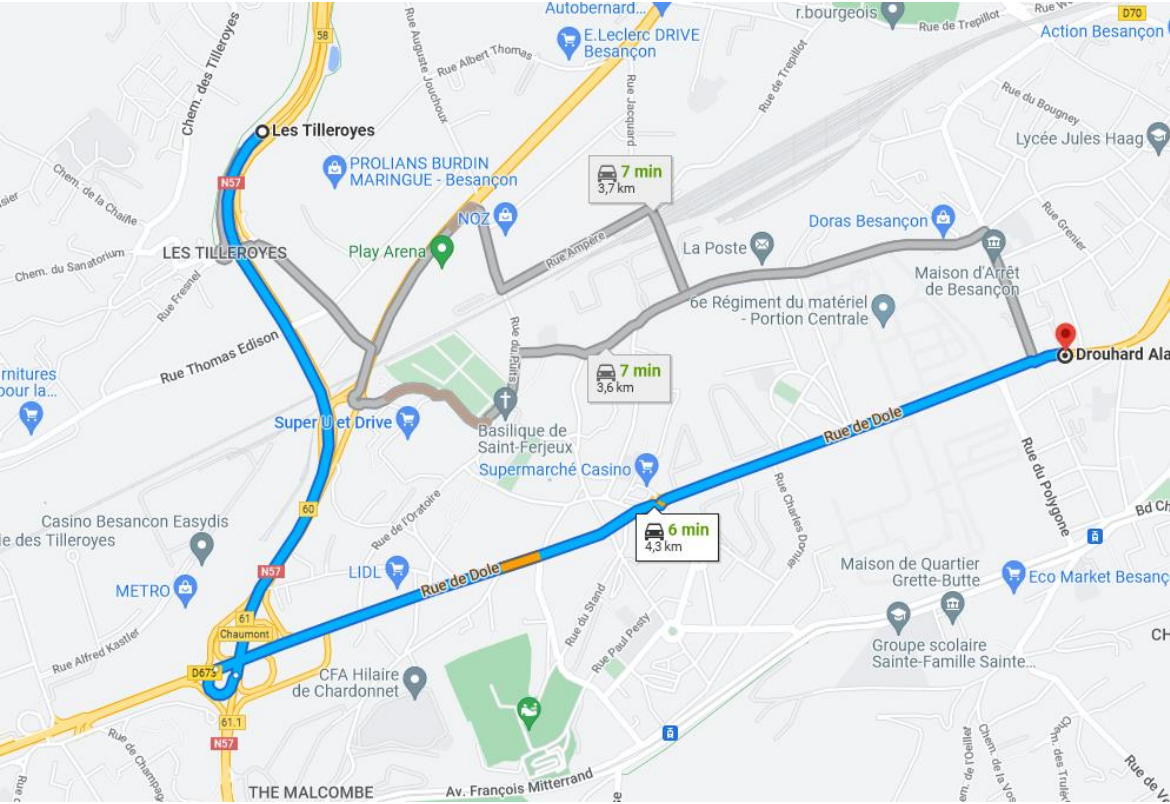


EXEMPLES D'ITINERAIRES ALTERNATIFS POUR EFFECTUER LE MOUVEMENT ROUTE DE DOLE DEPUIS LE CENTRE-VILLE VERS RN57 NORD (DIRECTION VESOUL)

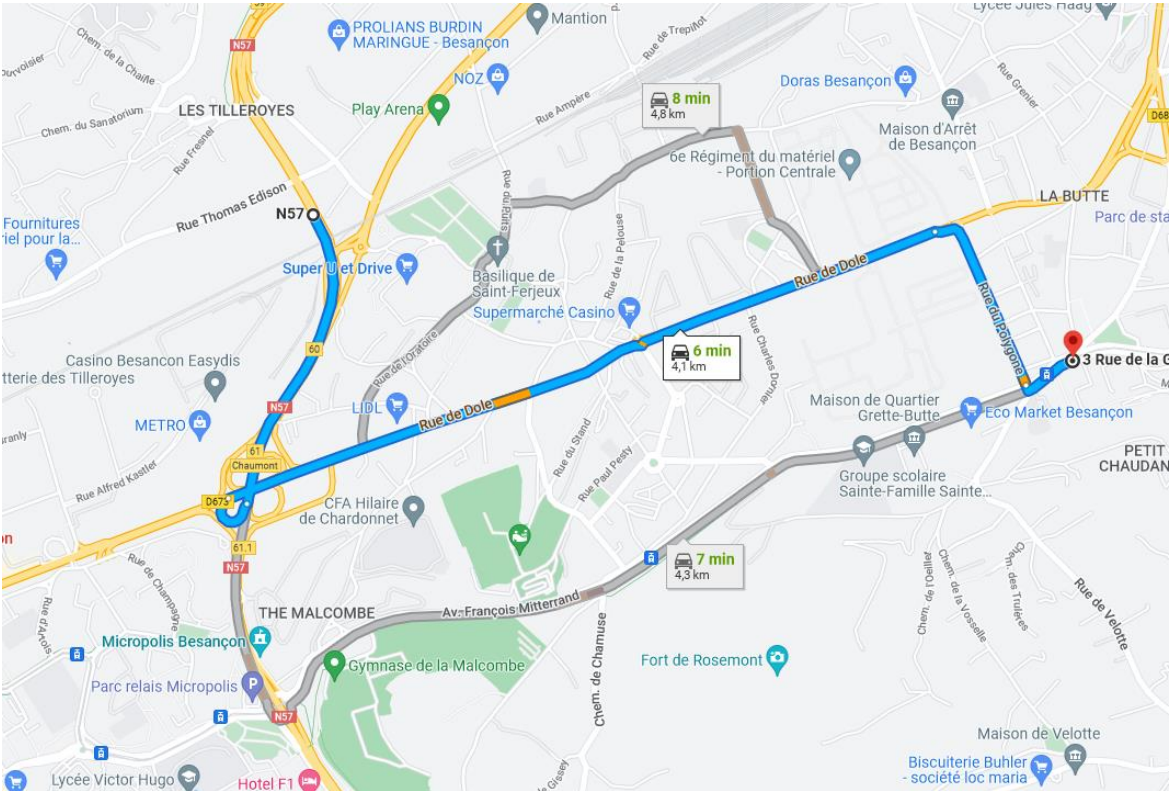
► Echangeur de Saint-Ferjeux : mouvement RN57 depuis Vesoul -> route de Dole vers le centre-ville

La suppression de la bretelle RN57 Nord vers Dole Est impacte au maximum 48 véhicules par heure à l'heure de pointe du matin et 26 véhicules par heure en heure de pointe du soir. En fonction de leur provenance et de leur destination, les usagers pourront :

- sortir de la RN57 à l'échangeur des Tilleroyes, emprunter la Rue Lavoisier, le Boulevard Kennedy, la Rue Jacquard, l'Avenue Clémenceau puis la Rue Pergaud pour rejoindre la Route de Dole (600 mètres de distance en moins et 1 minute d'allongement par rapport au parcours actuel par la bretelle existante) ;
- sortir de la RN57 au giratoire de Planoise et rejoindre l'Avenue François Mitterrand puis la Rue du Polygone pour arriver à la Route de Dole (200 mètres de distance supplémentaire et 1 minute d'allongement par rapport au parcours actuel par la bretelle existante).



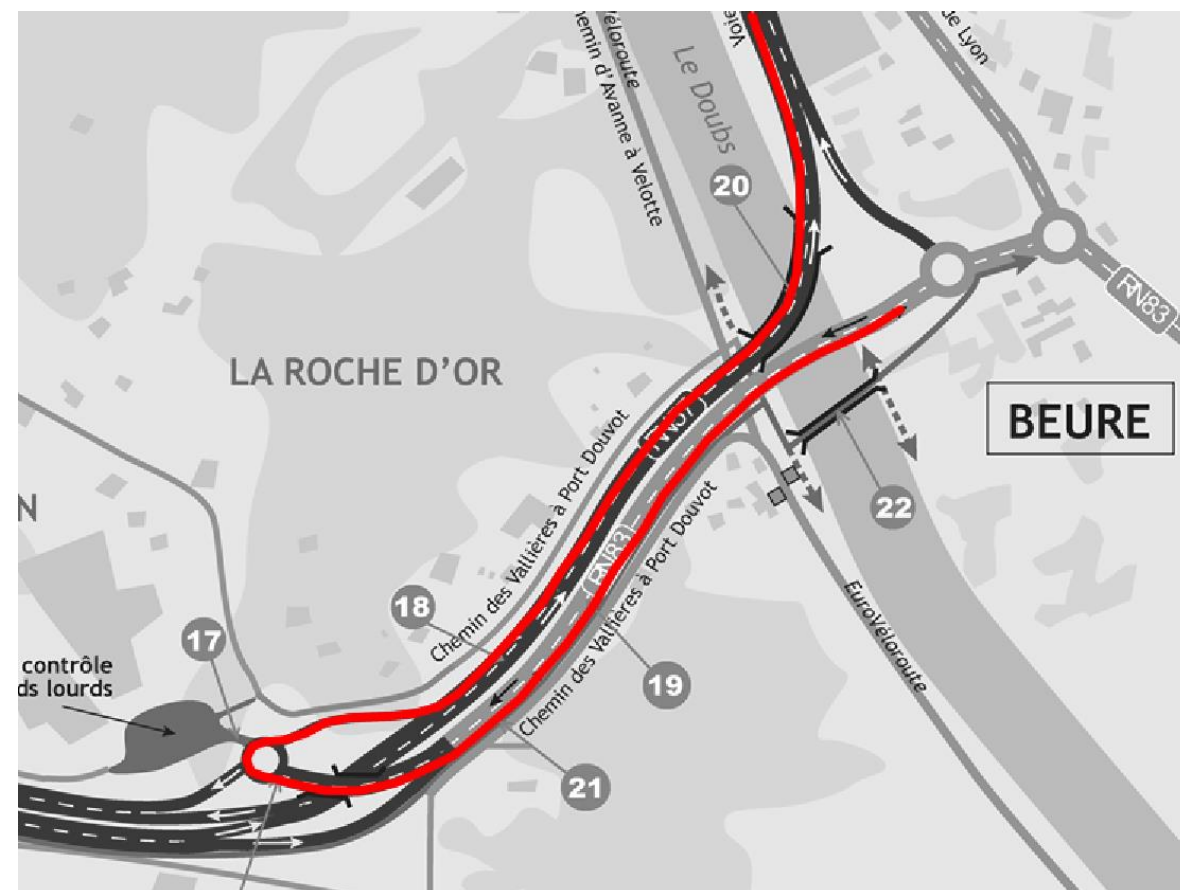
EXEMPLES D'ITINERAIRES ALTERNATIFS POUR EFFECTUER LE MOUVEMENT RN57 NORD (DEPUIS VESOUL) VERS ROUTE DE DOLE EN DIRECTION DU CENTRE-VILLE



EXEMPLES D'ITINERAIRES ALTERNATIFS POUR EFFECTUER LE MOUVEMENT RN57 NORD (DEPUIS VESOUL) VERS ROUTE DE DOLE EN DIRECTION DU CENTRE-VILLE

► Echangeur du Champ Melin : mouvement Voie des Mercureaux vers Beure

La suppression de cet itinéraire impacte au maximum 10 véhicules par heure aux heures de pointe du matin et du soir. Les usagers descendant de la Voie des Mercureaux devront rejoindre l'échangeur du Champ Melin pour faire demi-tour et repartir vers Beure. Cela générera un allongement de parcours de 2 km et 3 minutes d'allongement par rapport au parcours actuel.



11.2. ECHANGEUR DU CHAMP MELIN

11.2.1. L'AIRE DE CONTROLE DES POIDS-LOURDS

Quelques contributions remettent en cause la pertinence de réaliser une aire de contrôle des poids-lourds dans le secteur des Vallières et indiquent qu'elle devrait être réalisée ailleurs.

La commission d'enquête souhaite connaître la fréquence d'utilisation et les modalités d'accès à l'aire de contrôle des poids-lourds, ainsi que la possibilité d'autres localisations de l'aire de contrôle des poids-lourds en amont, par exemple sur la RN83 et/ou la RN57.

► Rappel sur le fondement de l'activité de contrôle des poids-lourds :

Le transport routier de marchandises est une activité réglementée. L'État doit d'une part veiller aux conditions d'emploi des salariés, de la sécurité et de la concurrence, et d'autre part garantir la mise en

œuvre des sanctions prises à l'encontre des entreprises qui contreviennent aux réglementations en vigueur.

Le rôle de ces contrôles est triple :

- améliorer la sécurité routière par un contrôle régulier de l'état et des conditions de circulation des véhicules ;
- faire respecter une concurrence loyale entre les entreprises de transport dans un contexte européen de plus en plus ouvert ;
- protéger le progrès social par le respect des réglementations du travail dans les transports routiers.

Les contrôles sont effectués par les contrôleurs des transports terrestres, qui sont des agents spécialisés de l'Etat intervenant sur route et en entreprise. Certaines opérations de contrôle sur route sont organisées avec la participation de différents corps de contrôles, en fonction des objectifs visés et des champs de compétence de chaque service (DREAL, DREETS, URSSAF, Douane...).

Le contrôle sur route a notamment pour but d'harmoniser les conditions de travail, et reste à ce jour le seul moyen de s'assurer que chacun respecte les règles qui régissent l'activité du transport routier de marchandises (réglementation sociale européenne, règle du cabotage...). Outre les enjeux avérés de sécurité routière et les impératifs européens, le secteur du transport routier de marchandises est un secteur important pour l'économie nationale et l'emploi, fortement exposé à la concurrence européenne, dans un contexte d'absence d'harmonisation des politiques sociales, salariales et fiscales entre les différents États-membres de l'Union Européenne.

► Utilisation de l'aire de contrôle

L'une des difficultés majeures pour l'exercice de l'activité de contrôle des poids-lourds est de disposer d'aires adaptées, accessibles facilement en entrée et en sortie aux poids-lourds (rayons de giration importants) et dont les conditions d'accès ne mettent pas en danger les autres usagers routiers : le freinage important du poids-lourd qui est intercepté ne doit pas provoquer de collision avec les autres usagers, et le poids-lourd après contrôle doit pouvoir se réinsérer dans la circulation générale. Cela impose donc des conditions très particulières pour l'implantation de ces aires : l'implantation idéale est à proximité directe d'un échangeur, ce qui permet d'intercepter les poids-lourds sur un secteur d'échange où les véhicules circulent à vitesse réduite. Pour implanter une aire de contrôle dans un secteur sans échangeur, il est nécessaire que les conditions de visibilité soient très bonnes (pas de courbe) et que la vitesse limite autorisée ne soit pas trop importante pour réduire le différentiel entre la vitesse des poids-lourds qui manœuvrent en entrée et sortie de contrôle et la circulation générale.

A l'heure actuelle, les contrôles des transports terrestres utilisent les surlargeurs existantes juste avant l'échangeur de Planoise pour contrôler les poids lourds en entrée de l'agglomération de Besançon par le sud, en provenance de la RN57 (Suisse et Haut-Doubs) ou de la RN83 (Jura). Les contrôles y sont organisés une à deux fois par mois, pendant une journée complète. La réalisation du projet d'aménagement de la RN57 va supprimer la possibilité de réaliser des contrôles dans cette zone.

L'aire de contrôle proposée dans le cadre de ce projet permettra de retrouver une zone adaptée, permettant le contrôle en entrée de Besançon des poids lourds provenant à la fois de la RN57 et de la RN83. Elle sera utilisée comme à l'heure actuelle un à deux jours par mois. Elle a été dimensionnée pour le stationnement simultané de 4 poids lourds qui sont soumis à un contrôle approfondi (temps de conduite des chauffeurs, respect de la réglementation relative au transport de marchandises, pesée...).

Ses modalités de fonctionnement seraient les suivantes :

- Pour les véhicules provenant de la RN83 en direction de Besançon : ceux-ci doivent passer par le giratoire de l'échangeur du Champ Melin, ils peuvent donc être interceptés dans le giratoire et être orientés immédiatement vers l'aire de contrôle. Après contrôle, ils sortent de l'aire sur le giratoire pour reprendre la bretelle d'accès vers la RN57 en direction de Besançon.

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANCON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

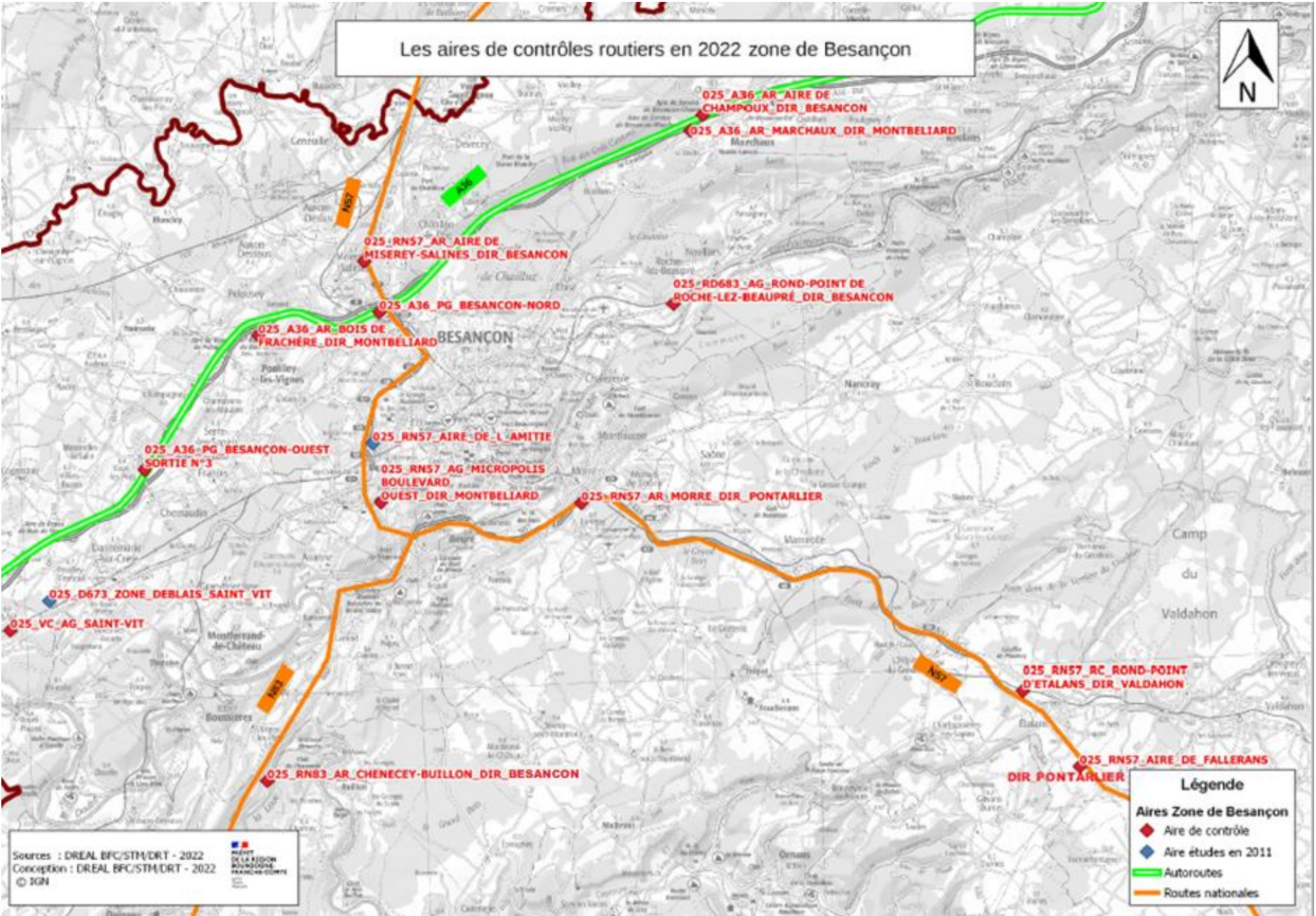
- Pour les véhicules provenant de la voie des Mercureaux en direction de Besançon : ceux-ci doivent être intercepté en amont de la bretelle conduisant au giratoire et être orientés vers l'aire de contrôle. Après contrôles, ils sortent également de l'aire sur le giratoire pour reprendre la bretelle d'accès vers la RN57 en direction de Besançon.

Autres aires de contrôles et possibilités d'implantation

Une étude a été réalisée en 2011 pour recenser les zones de contrôles existantes et les zones où l'implantation d'une aire de contrôle pouvait être étudiée. La carte ci-dessous présente sur une carte les aires de contrôles utilisées (en rouge) et les zones d'étude (en bleu). Sur la RN57 en amont de Besançon (en direction du Haut-Doubs et de la Suisse), trois aires de contrôles existent à Morre, Etalans et Fallérans.

Compte-tenu de leur implantation, ces trois aires ne peuvent être utilisées qu'en direction de Pontarlier ou Valdahon. Sur la RN83, en amont de Besançon (en direction du Jura), une aire de contrôle existe à Chenecey-Buillon ; elle permet de contrôler les poids-lourds se rendant en direction de Besançon.

Sur la commune de Besançon, l'aire existante à Planoise est représentée sur le plan et une possibilité d'implantation au niveau du diffuseur de l'Amitié a été recensée en 2011. Le terrain d'emprise envisagé pour cette aire est situé sur la parcelle qui jouxte au Nord le laboratoire CBM 25, emprise qu'il est proposée dans le cadre du présent dossier, de mettre à disposition du laboratoire pour compenser les places de stationnement supprimées. Il faut également signaler qu'aucun aménagement d'aire de contrôle n'a été réalisé sur cet emplacement, car pour la remise en circulation, les poids-lourds de pourraient pas regagner la RN57 directement et devraient repartir vers le boulevard Kennedy.



Il existe par ailleurs des aires de contrôle en entrée Nord de Besançon : celle de Miserey-Salines permettant le contrôle des poids-lourds provenant de la Haute-Saône en direction de Besançon, et au niveau de la sortie du péage de l'A36 en direction de Besançon sur la commune d'Ecole-Valentin.

11.2.2. CAPACITE ET FONCTIONNEMENT DU GIRATOIRE DE L'ECHANGEUR DU CHAMP MELIN

Certains contributeurs émettent des doutes sur le fonctionnement de l'échangeur du Champ Melin, notamment du fait de la présence d'un giratoire (giratoire étant synonyme de gros ralentissements et de saturation du fait du trafic poids-lourds important).

La commission d'enquête souhaite connaître la capacité et les modalités de fonctionnement du giratoire, les projections concernant les différents flux entrants et sortants, les seuils de saturation...

Seuls deux flux de trafic vont emprunter ce giratoire :

- Le flux des véhicules provenant de la RN83 et se rendant vers Besançon (flux principal),
- Le flux des véhicules provenant de la voie des Mercureaux et se rendant vers la RN83 (flux très minoritaire).



A l'horizon 2045, ces flux sont de l'ordre de 1250 véhicules par heure en heure de pointe du matin, et de 1070 véhicules par heure en heure de pointe du soir. Compte-tenu de la conception du giratoire (aucun flux de trafic ne vient intercepter le flux principal RN83 -> Besançon), le fonctionnement de ce giratoire ne posera donc pas de souci de fluidité. Seul le flux provenant de la voie Mercureaux sera sans doute un peu plus en difficulté pour arriver à s'insérer en heure de pointe (mais vu le volume très faible de trafic attendu, il n'y a pas de saturations à attendre). L'étude de capacité de ce giratoire montre qu'à l'horizon 2045 en heure de pointe du matin, une réserve de capacité de 25% existe encore sur la branche en provenance de la RN83. En heure de pointe du soir, la réserve de capacité est de 34%. Cela garantit ainsi un bon fonctionnement, même à long terme.

11.3. CHEMIN DES VALLIERES (COTE IMPAIR)

11.3.1. L'ACCES A LA STATION D'EPURATION POUR LES POIDS-LOURDS

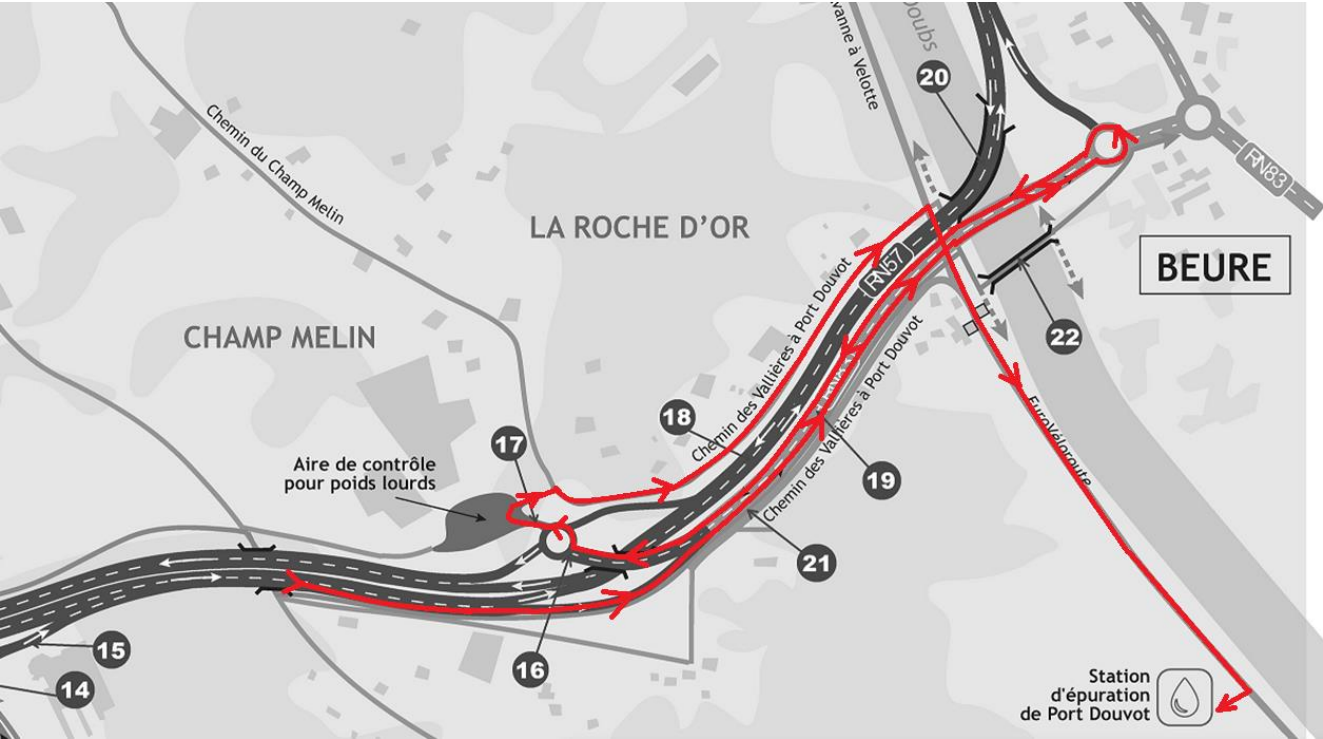
La commission d'enquête souhaite connaître les modalités permettant la fermeture de l'accès aux véhicules autres que les poids-lourds desservant la station d'épuration. Elle souhaite également disposer les cartes des itinéraires de desserte (entrée, sortie) de la station d'épuration.

Il est nécessaire de rappeler qu'actuellement, depuis la RN57, la station d'épuration de Port Douvot n'est accessible qu'à partir du diffuseur de Planoise ou de celui de Beure, ce qui impose de traverser tout le piémont des collines par des voies étroites et habitées. 70% des flux de poids-lourds en lien avec la station d'épuration sont tournés vers le Nord, en direction de la Haute-Saône. Lors de la concertation de 2019, une réunion de concertation à destination spécifiquement des habitants des chemins des Vallières s'est tenue afin de présenter le projet et de pouvoir échanger sur les dispositions prévues et les options possibles. Il en est ressorti que les habitants présents ne souhaitent pas qu'il y ait de connexion entre la RN57 et les chemins des Vallières. Il est donc nécessaire, dans le cadre du projet, de prévoir des modalités d'accès spécifique pour les poids-lourds desservant la station d'épuration, tout en garantissant une étanchéité entre la RN57 et le quartier pour les autres usagers.

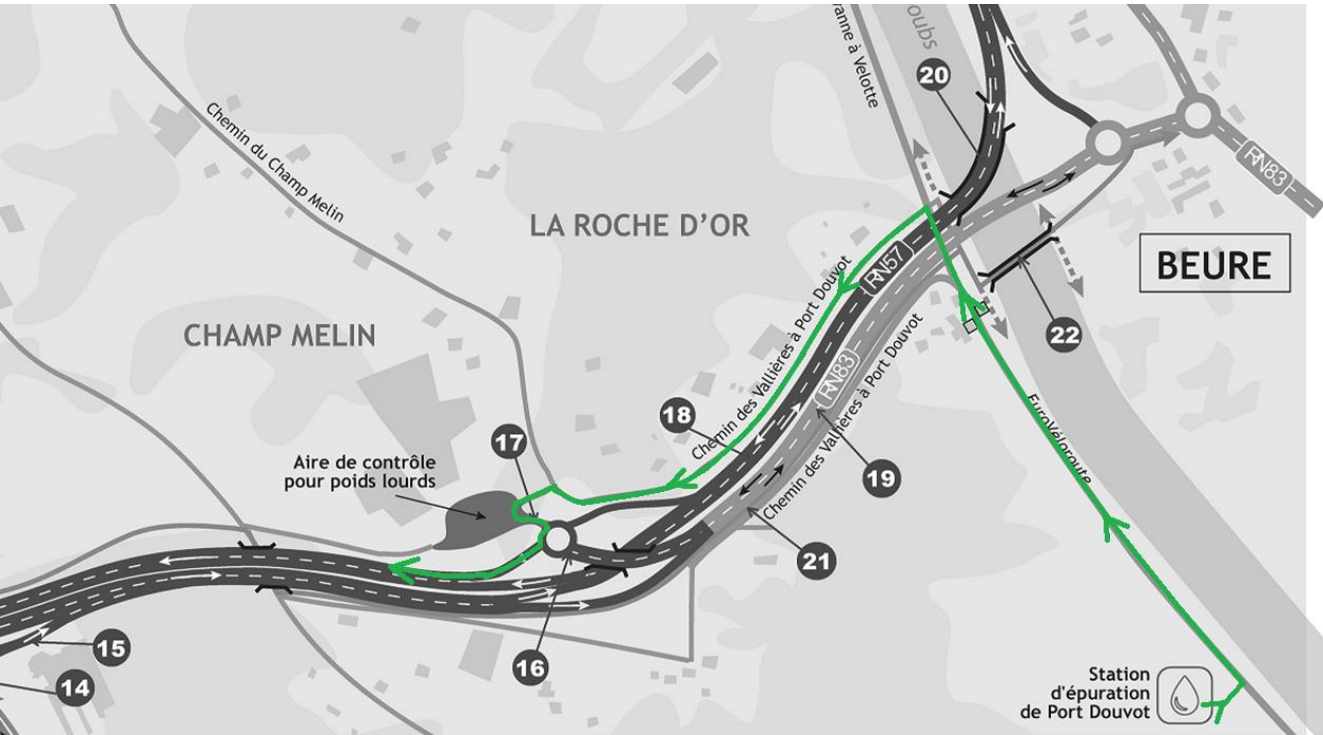
Il est ainsi prévu une connexion entre l'aire des contrôles des poids-lourds et le chemin des Vallières en direction du Doubs, équipée d'un dispositif de contrôle d'accès (barrière ou borne escamotable) qui ne pourra être ouvert que par les poids-lourds en lien avec la station d'épuration. Compte-tenu de cette configuration, il n'y aura plus de connexion entre le chemin des Vallières du côté du chemin de Montoille et le chemin du Champ Melin et le chemin des Vallières du côté du Doubs.

Les trajets des poids lourds en provenance de la RN57 Nord en lien avec la station d'épuration de port Douvot sont représentés sur les schémas ci-dessous :

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE



CIRCUIT A PARCOURIR PAR LES POIDS-LOURDS SE RENDANT A LA STEP DE PORT DOUVOT DEPUIS LA RN57 NORD



CIRCUIT DES POIDS-LOURDS REGAGNANT LA RN57 VERS LE NORD DEPUIS LA STEP DE PORT DOUVOT

11.4. CHEMIN DES VALLIERES (COTE PAIR)

Certaines contributions s'interrogent sur les modalités de circulation sur le chemin des Vallières côté pair, et

en particulier sur la manière dont la voie pour les modes actifs sera aménagée. Les riverains habitant des numéros 18 à 22 de ce chemin signalent leur opposition à ce que le tracé du chemin rétabli emprunte un chemin déjà existant (actuellement privé).

La commission d'enquête se pose des questions sur les modalités de circulation sur le chemin des Vallières côté pair :

- Est-ce que la circulation s'effectuera à double sens ?
- Quelle organisation sera mise en place pour la voie modes doux ?
- Le projet ne semble pas modifier le tracé du chemin alors que les propriétaires auraient été informés du déplacement de la circulation sur un chemin actuellement privé ? qu'en est-il exactement ?

Sur le chemin des Vallières côté pair doit être implantée la voie pour les modes doux qui longe la RN57. Afin de limiter les emprises au strict minimum dans cette zone, la solution privilégiée par le maître d'ouvrage est un aménagement du même type que celui réalisé sur le chemin d'Avanne à Velotte au bord du Doubs : une voie verte protégée de la circulation par un dispositif physique (potelets par exemple), et une seule voie de circulation à double sens pour les véhicules motorisés avec l'aménagements de quelques surlageurs pour pouvoir assurer les croisements de véhicules. Une telle organisation paraît être en adéquation entre le trafic cycliste attendu, le trafic des usagers routiers très faible (uniquement des riverains) et l'espace disponible.



PHOTO DE LA VOIE VERTE AMENAGEE SUR LE CHEMIN D'AVANNE A VELOTTE



PHOTO D'UNE ZONE DE CROISEMENT SUR LE CHEMIN D'AVANNE A VELOTTE

Concernant le tracé du chemin, il était initialement prévu de le rétablir le long de la RN57. Au vu des critères d'économies des terres héritées de l'activité maraîchère et de l'existence d'un chemin privé desservant les habitations, il a été envisagé de réutiliser ce chemin privé pour assurer la continuité du chemin des Vallières côté pair. **Néanmoins, au vu des contributions des riverains concernés pendant l'enquête publique, cette option sera abandonnée au profit d'une continuité du chemin le long de la RN57, sans impacter le chemin privé existant.**

11.5. CHEMINS DE MONTOILLE ET DE CHAMP MELIN

Emmaüs et l'entreprise les Pépinières bisontines se sont exprimés dans le cadre de l'enquête pour d'une part indiquer leur souhait que les usagers puissent accéder directement à leurs deux activités depuis l'échangeur du Champ Melin, et d'autre part pour mentionner certaines inquiétudes par rapport à la solution proposée.

La commission d'enquête s'interroge sur :

- Quelles seront les possibilités d'accès aux installations d'Emmaüs et à l'entreprise de M. Dussert depuis la RN57 par l'intermédiaire de l'aire de contrôles des poids-lourds ?
- Est-ce que les projets d'extension Emmaüs et Dussert ont été pris en compte ?
- Impacts et possibilités de maintenir ou développer le stationnement lié à ces activités (ventes, livraison, personnel...), solutions envisagées ?

Dans le cadre de l'élaboration du projet, des concertations ont eu lieu entre le maître d'ouvrage et ces activités riveraines. La question d'une possible mutualisation de l'espace aménagé pour le contrôle des poids-lourds a été soulevée par les deux riverains. L'aire de contrôle n'étant utilisée qu'une à deux journées par mois et l'espace de stationnement manquant très nettement lors des périodes d'ouverture d'Emmaüs, il pourrait être envisagé de mutualiser cet espace (sous réserve de l'établissement de règles d'usage précises et validées par toutes les parties prenantes). Une telle mutualisation aurait également le net avantage de permettre un accès direct depuis la RN57 pour les clients de ces deux activités. Le principe de mutualisation ne devant pas remettre en cause le principe d'étanchéité entre la RN57 et le chemin des Vallières, il était envisagé simplement un accès libre pour les clients sur l'aire de contrôles des poids-lourds avec un stationnement sur cet espace et un accès piétons aux deux activités toutes proches.

Les possibilités d'accès aux installations d'Emmaüs et à l'entreprise de M. Dussert n'ont été étudiées que dans leurs configurations actuelles. Les extensions des deux sites n'ont pas été prises en compte. En particulier, l'extension d'Emmaüs prévoit l'aménagement d'une seconde entrée située plus au Nord (quasiment à proximité du chemin de Montoille). Si l'on veut que cette nouvelle entrée soit accessible via la RN57 tout en garantissant l'étanchéité entre la RN57 et le quartier, une première solution consisterait à interrompre la continuité sur chemin des Vallières entre le chemin des Montoille et la nouvelle entrée d'Emmaüs. Une autre solution pourrait être de travailler un schéma de circulation complet à l'échelle du quartier sur la base de sens de circulation uniques.

En tout état de cause, les contributions d'Emmaüs et de M. Dussert émises lors de l'enquête publique montrent bien la nécessité de retravailler de manière détaillée, en lien avec la collectivité, les solutions d'accès et de stationnement possibles en tenant compte des extensions prévues et d'organiser une concertation spécifique à l'échelle du quartier pour trouver une solution technique qui puisse satisfaire à la fois les deux activités, et les riverains.

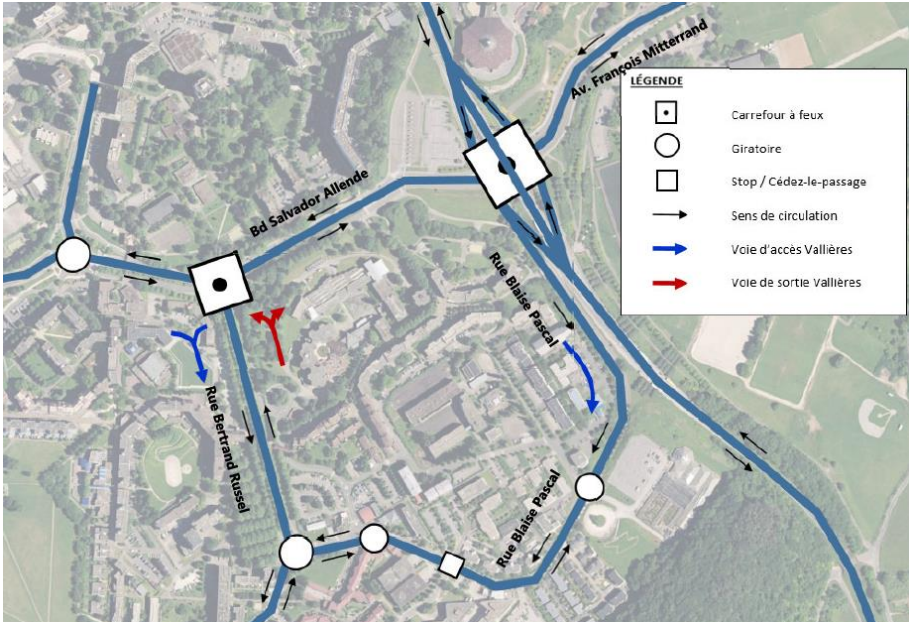
11.6. RUE BLAISE PASCAL

11.6.1. LA DESSERTE ACTUELLE LE QUARTIER DE LA POLYCLINIQUE

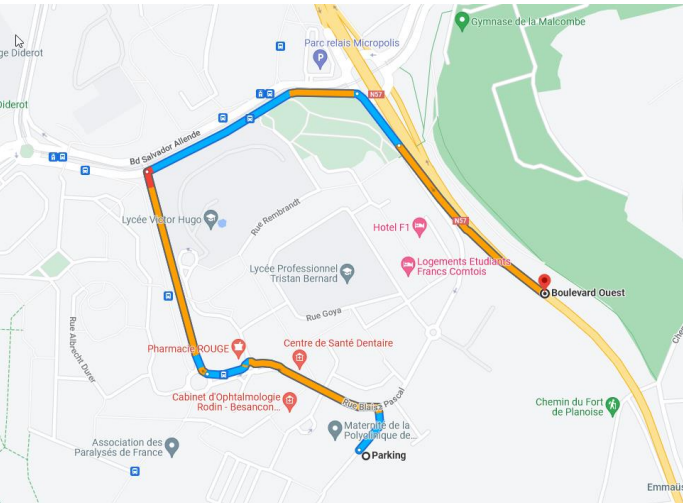
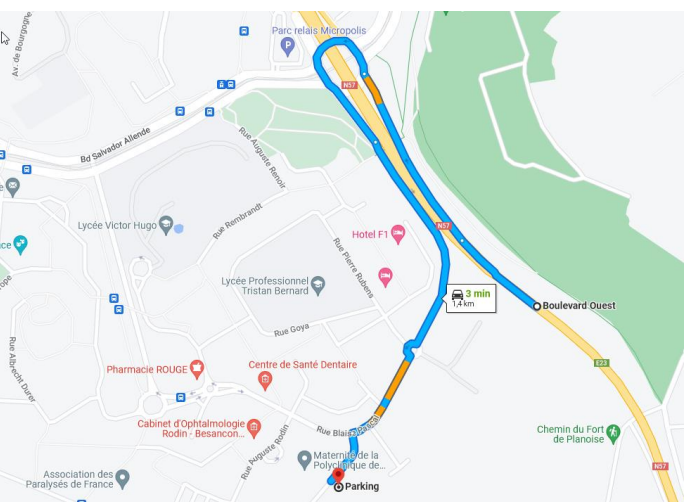
La commission d'enquête souhaite disposer des cartes des itinéraires actuels et futurs pour desservir (entrée – sortie) le quartier des Vallières et le secteur de la Polyclinique.

Les conditions de circulation dans le quartier sont les suivantes à l'heure actuelle :

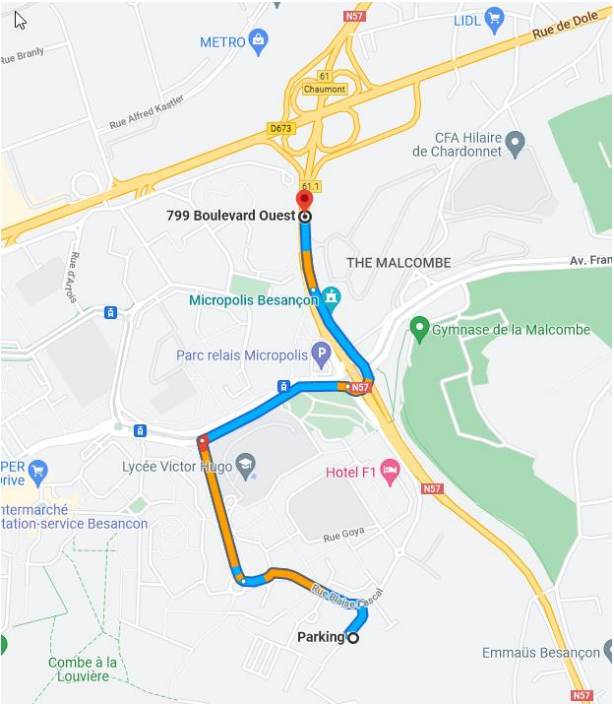
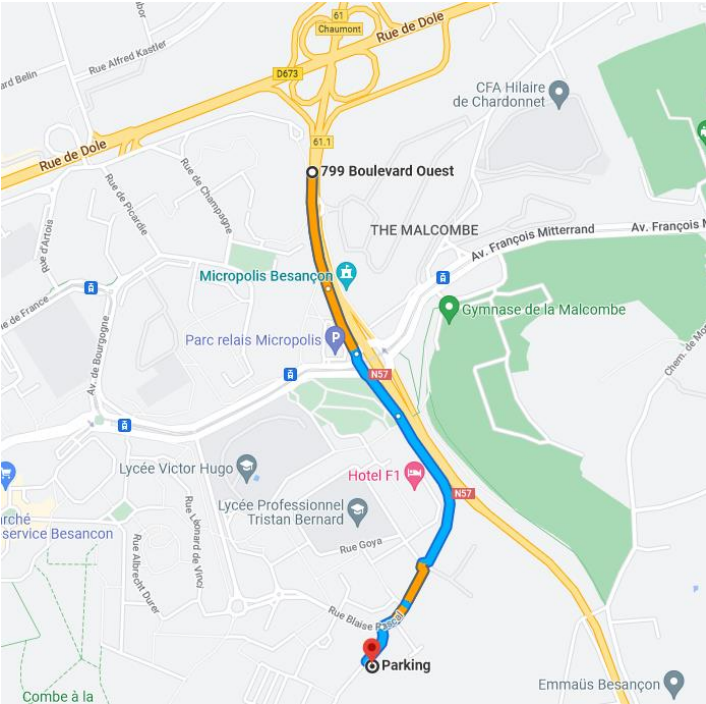
RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANCON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE



Les itinéraires actuels pour desservir le secteur de la Polyclinique sont les suivants :

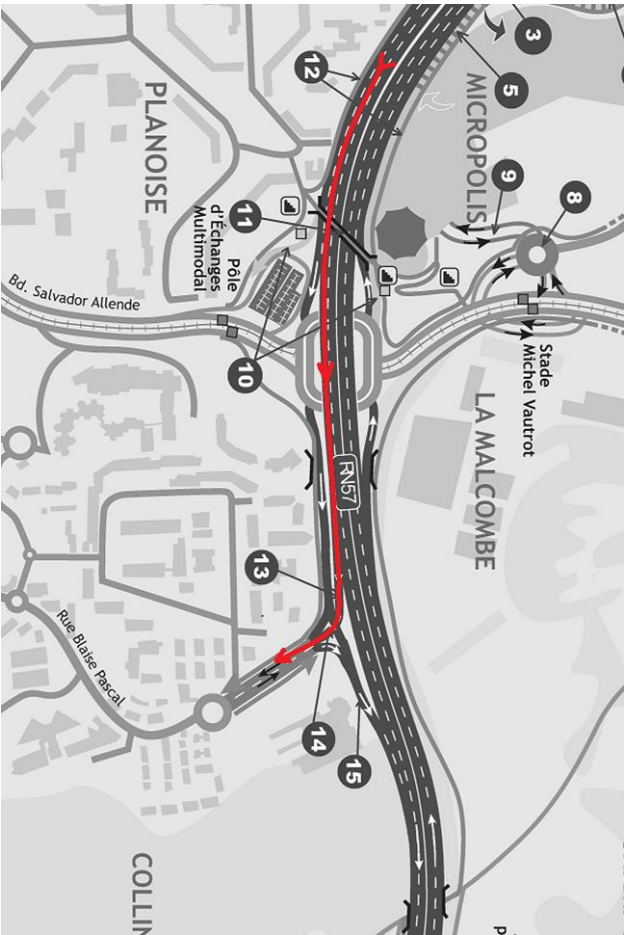


ITINERAIRES ACTUELS D'ACCES ET DE SORTIE ENTRE LE SECTEUR DE LA POLYCLINIQUE ET LA RN57 VERS BEURE

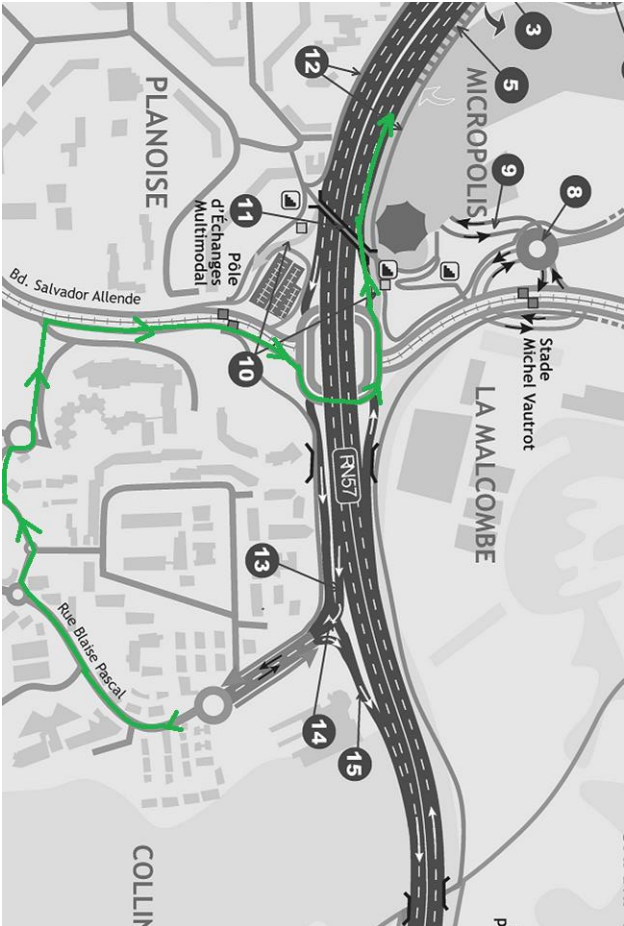


ITINERAIRES ACTUELS D'ACCES ET DE SORTIE ENTRE LE SECTEUR DE LA POLYCLINIQUE ET LA RN57 VERS VESOUL

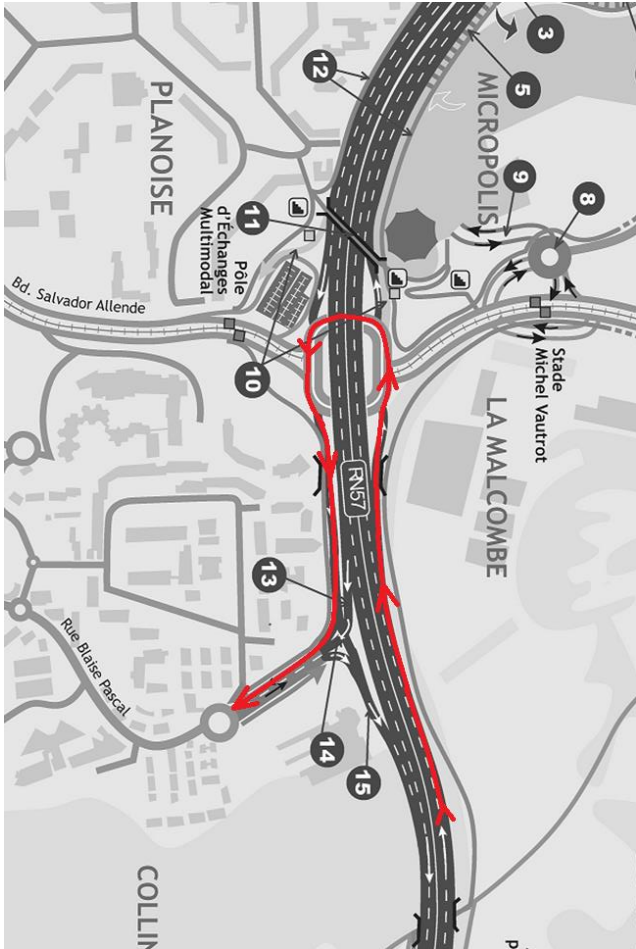
Les itinéraires futurs pour desservir le secteur de la Polyclinique seront les suivants :



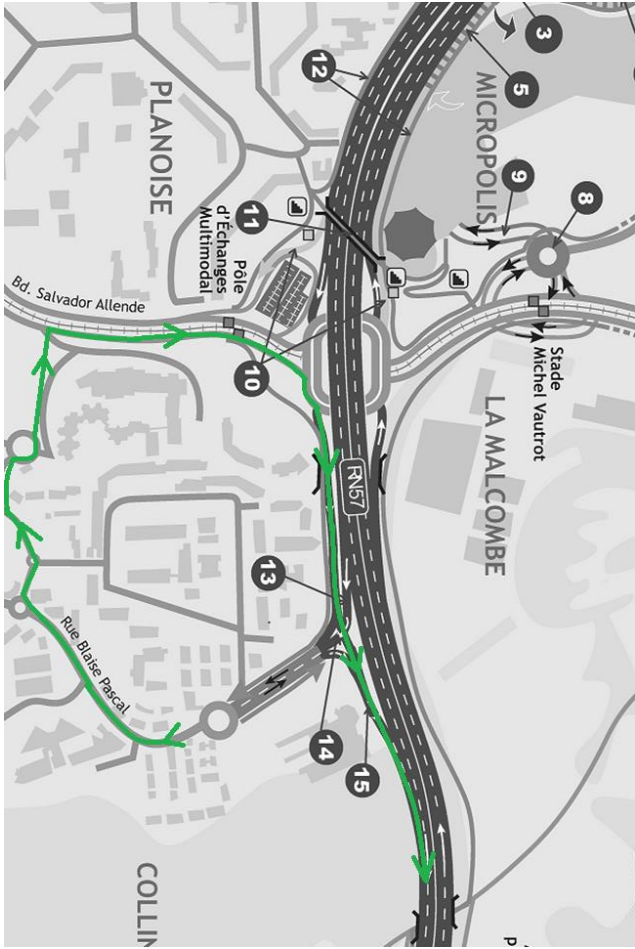
ITINERAIRE D'ACCES AU SECTEUR DE LA POLYCLINIQUE DEPUIS LA RN57 NORD



ITINERAIRE D'ACCES A LA RN57 NORD DEPUIS LE SECTEUR DE LA POLYCLINIQUE



ITINERAIRE D'ACCES AU SECTEUR DE LA POLYCLINIQUE DEPUIS LA RN57 SUD



ITINERAIRE D'ACCES A LA RN57 SUD DEPUIS LE SECTEUR DE LA POLYCLINIQUE

11.6.2. EVALUATION DES NUISANCES LIEES A LA MISE A DOUBLE SENS DE LA RUE BLAISE PASCAL

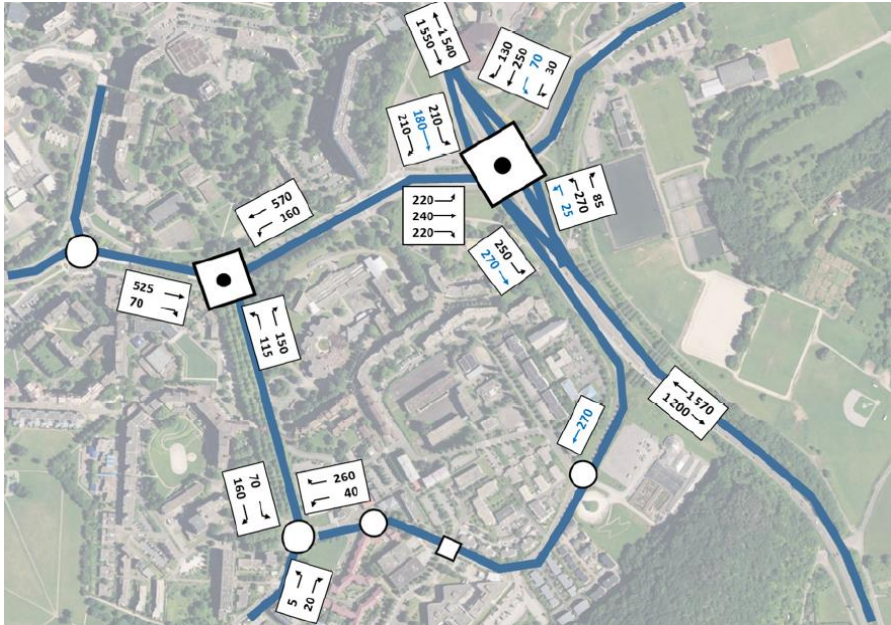
Un certain nombre de riverains de la rue Blaise Pascal évoquent une augmentation des nuisances (bruit, pollution de l'air) liées à la mise à double sens de cette rue.

La commission d'enquête souhaiterait disposer d'une évaluation des nuisances pour les riverains liées au rétablissement à double sens de la rue Blaise Pascal.

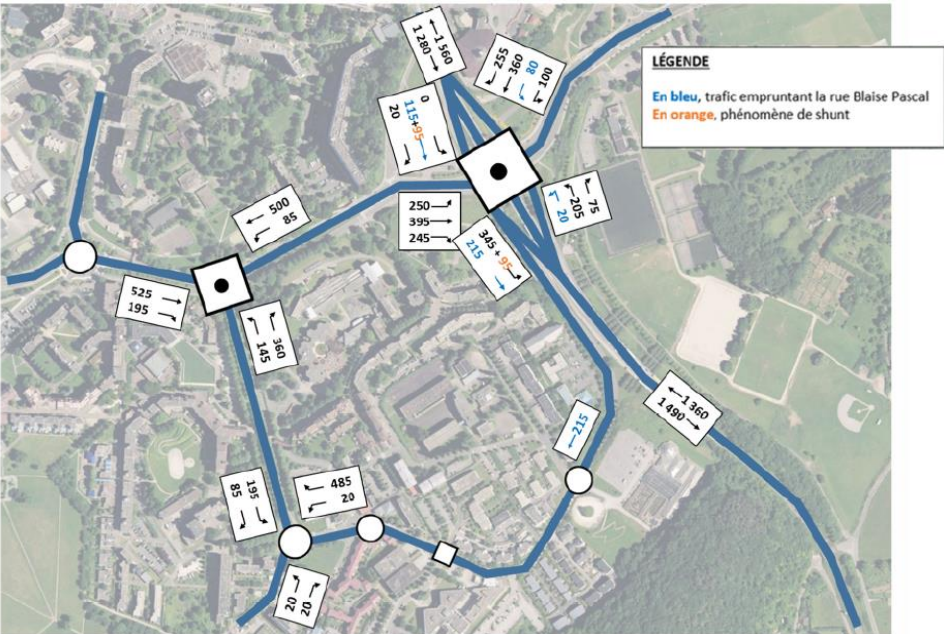
D'une manière générale, la mise en place du double sens sur la rue Blaise Pascal permettra une meilleure sortie du quartier ce qui allégera le trafic sur les voies de ce quartier.

Les trafics à l'heure actuelle dans le quartier sont les suivants aux heures de pointe du matin et du soir :

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANCON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

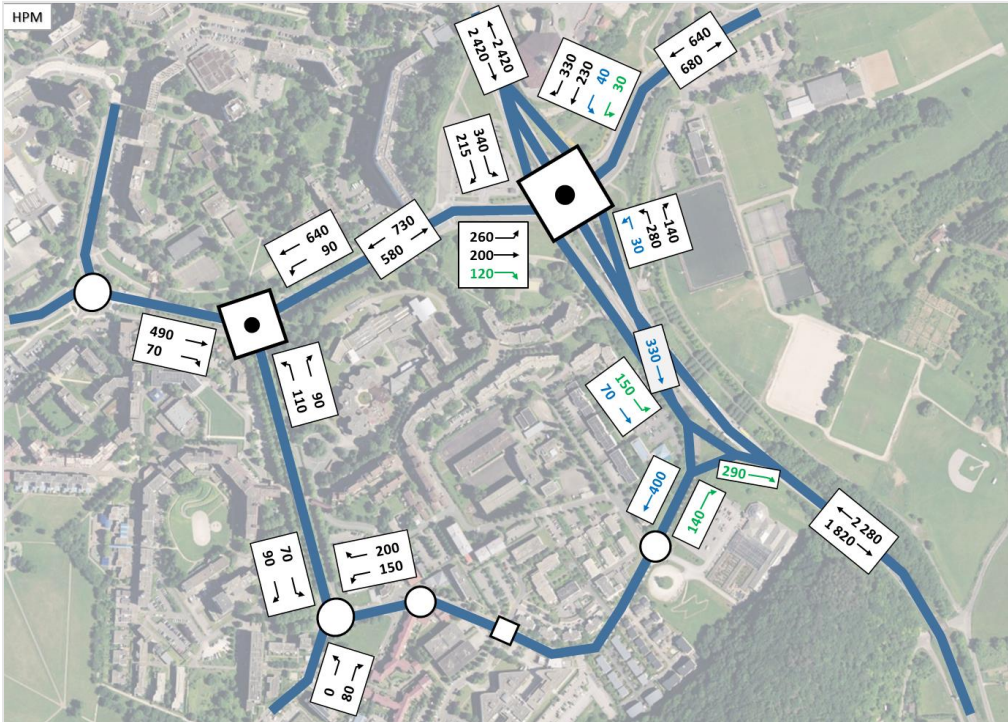


TRAFICS ACTUELS A L'HEURE DE POINTE DU MATIN

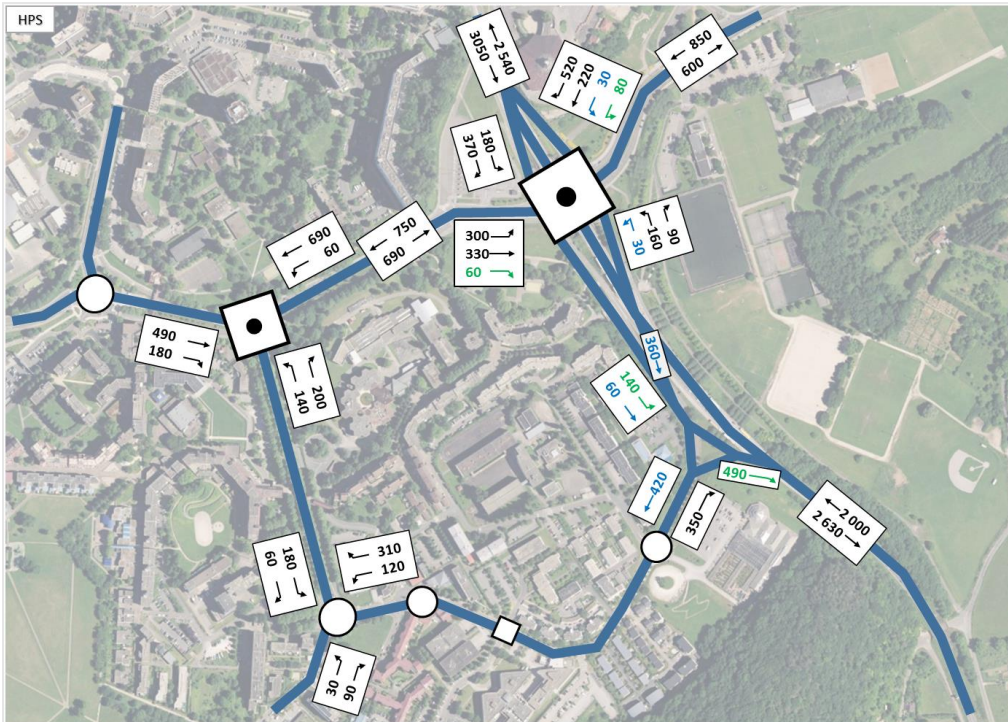


TRAFICS ACTUELS A L'HEURE DE POINTE DU SOIR

A l'horizon 2045, après réalisation du projet, les trafics prévisionnels sont les suivants :



TRAFICS AVEC REALISATION DU PROJET A L'HORIZON 2045 EN HEURE DE POINTE DU MATIN



TRAFICS AVEC REALISATION DU PROJET A L'HORIZON 2045 EN HEURE DE POINTE DU SOIR

Les modélisations de trafics à l'horizon 2045 avec réalisation du projet mettent en évidence plusieurs éléments :

- La rue Blaise Pascal, mise à double sens, accueil un trafic sensiblement plus important qu'à l'heure actuel : il est doublé en heure de pointe du matin (il passe de 270 à 540 véhicules par heure) et triplé

- en heure de pointe du soir (il passe de 215 à 770 véhicules par heure) ;
- La rue Bertrand Russel voit son trafic diminuer de 27% en heure de pointe du matin (il passe de 490 à 360 véhicules par heure) et de 26% en heure de pointe du soir (il passe de 785 à 580 véhicules par heure) ;
- Le boulevard Allende voit son trafic diminuer de 7% en heure de pointe du matin (il passe de 1410 à 1310 véhicules par heure) et de 2% en heure de pointe du soir (il passe de 1475 à 1440 véhicules par heure) ;
- Enfin, le giratoire de Planoise voit son trafic total diminuer de plus de 16% en heure de pointe du matin et du soir (il passe de 2660 à 2215 véhicules par heure en heure de pointe du matin, et de 2840 à 2370 véhicules par heure en heure de pointe du soir).

Ainsi, la mise à double sens de la rue Blaise Pascal va avoir pour effet d’équilibrer son trafic avec celui de la rue Bertrand Russel, et de diminuer la saturation du giratoire de Planoise.

Les récepteurs 84 (résidence étudiante rue Blaise Pascal) et 85 (rue Roger Pernette) de l’étude acoustique, qui sont les plus proches de la RN57, permettent de donner une estimation de l’impact de la mise à double sens de la rue Blaise Pascal par rapport aux nuisances acoustiques. Ce secteur est en ambiance sonore modérée à l’heure actuelle. Le projet global aura pour effet d’augmenter le niveau sonore des habitants de ce secteur de manière différente en fonction de l’étage :

Récepteur	Etage	Différence entre niveau actuel et niveau à l’horizon 2045 de jour	Différence entre niveau actuel et niveau à l’horizon 2045 de nuit	Protection nécessaire
Récepteur 84 (résidence étudiante rue Blaise Pascal)	0	2.3	2.1	Non
	1	2.5	2.5	Non
	2	4.1	3.9	Non
	3	4.3	4.0	Non
	4	3.6	3.3	Non
	5	2.6	2.3	Non
Récepteur 85 (immeuble rue Roger Pernette, le plus proche de la RN57)	0	1.1	0.9	Non
	1	1.9	1.9	Non
	2	2.4	2.5	Non
	3	2.4	2.4	Non

L’augmentation du niveau sonore pour ces constructions (les plus proches de la RN57 donc les plus exposées au bruit) est comprise entre 1.1 et 4.3 dB de jour, et entre 0.9 et 4.0 dB de nuit. Malgré cette augmentation, le niveau sonore restera en-dessous de 60 dB de jour comme de nuit, permettant à cette zone de rester en ambiance sonore modérée, comme à l’heure actuelle.

En ce qui concerne l’impact sur la qualité de l’air de ce trafic supplémentaire dans le quartier, l’étude air et santé permet d’évaluer, sur ce quartier (secteur dénommé « Victor Hugo » dans l’étude), pour le dioxyde d’azote qui est représentatif des polluants d’origine routière, l’exposition potentielle de la population pour la

situation actuelle (état de référence), la situation sans projet en 2025 et 2045 et la situation avec projet en 2025 et 2045 :

	Teneurs < 20 µg/m³	Teneurs comprises entre 20 et 25 µg/m³	Teneurs comprises entre 25 et 30 µg/m³	Teneurs comprises entre 30 et 35 µg/m³	Teneurs comprises entre 35 et 40 µg/m³	Teneurs > 40 µg/m³
Etat de référence	111	1147	284	160	163	60
Fil de l’eau	616	1077	183	48	1	0
Etat projeté	651	1117	157	0	0	0
Fil de l’eau +20 ans	1078	700	137	10	0	0
Etat projeté +20 ans	1062	797	66	0	0	0

Ces résultats montrent ainsi qu’à l’échelle de ce quartier, la réalisation du projet induira une diminution de l’exposition des populations pour le dioxyde d’azote, polluant représentatif de la circulation routière.

11.6.3. LE TRAFIC INDUIT PAR L’IMPLANTATION DE L’ENSEIGNE GRAND FRAIS

Quelques riverains mentionnent des nuisances qui vont augmenter du fait de la mise à double sens de la rue Blaise Pascal et de l’installation d’un magasin Grand Frais en lieu et place de l’ancienne jardinerie.

La commission d’enquête s’interroge sur le trafic induit par l’implantation de l’enseigne Grand Frais : quelles sont les prévisions ?

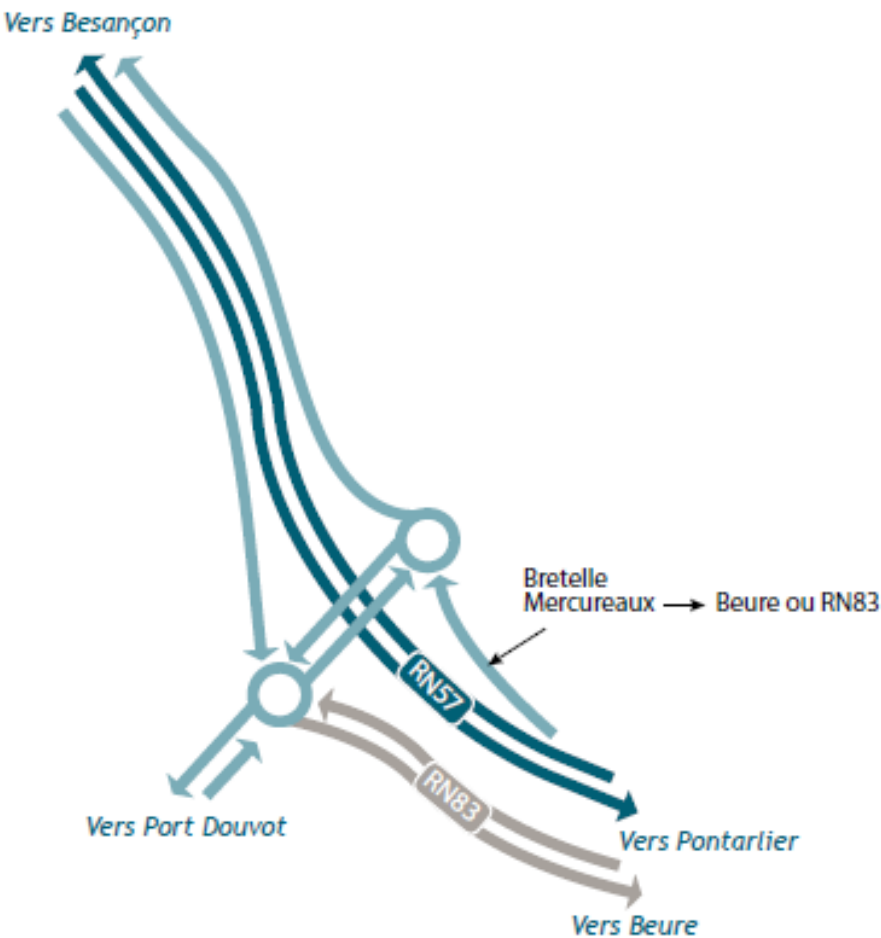
L’impact de l’arrivée de l’enseigne Grand Frais n’avait pas été pris en compte dans les études de trafic ayant servi à alimenter le dossier d’étude d’impact, car le projet n’avait pas encore obtenu de permis de construire au moment de la réalisation de ces études. Une analyse des trafics supplémentaires générés par cette enseigne a été réalisée ultérieurement. L’impact n’est sensible qu’à l’heure de pointe du soir, car ce type d’activités ne génère que peu de trafics en heure de pointe du matin. Le trafic généré par cette enseigne a été déterminé sur la base de données d’autres commerces similaires, de même surface de vente. On considère qu’en heure de pointe du soir, il va générer un trafic de 125 véhicules par heure en entrée et en sortie.

Pour accéder ou sortir du futur commerce, les usagers se répartiront à peu près équitablement entre la nouvelle bretelle en accès direct à la rue Blaise Pascal, et le boulevards Allende puis la rue Russel.

11.6.4. LA SOLUTION D'ÉCHANGEUR « A LUNETTES » AU CHAMP MELIN, PRESENTÉE LORS DE LA CONCERTATION DE 2019

La commission d'enquête souhaiterait connaître les intérêts et inconvénients d'un échangeur « à lunettes » au niveau de Champ Melin, notamment en ce qui concerne la possibilité de l'utiliser pour accéder au nord et à l'ouest de l'agglomération depuis la sortie par la rue Blaise Pascal sans devoir rejoindre le giratoire de Beure.

Le schéma ci-dessous représente la variante de l'échangeur de Champ Melin qui avait été présentée lors de la concertation publique de 2019. Cette variante avait l'avantage majeur d'être très classique et donc très lisible, les usagers étant familiers de ce type d'aménagement.

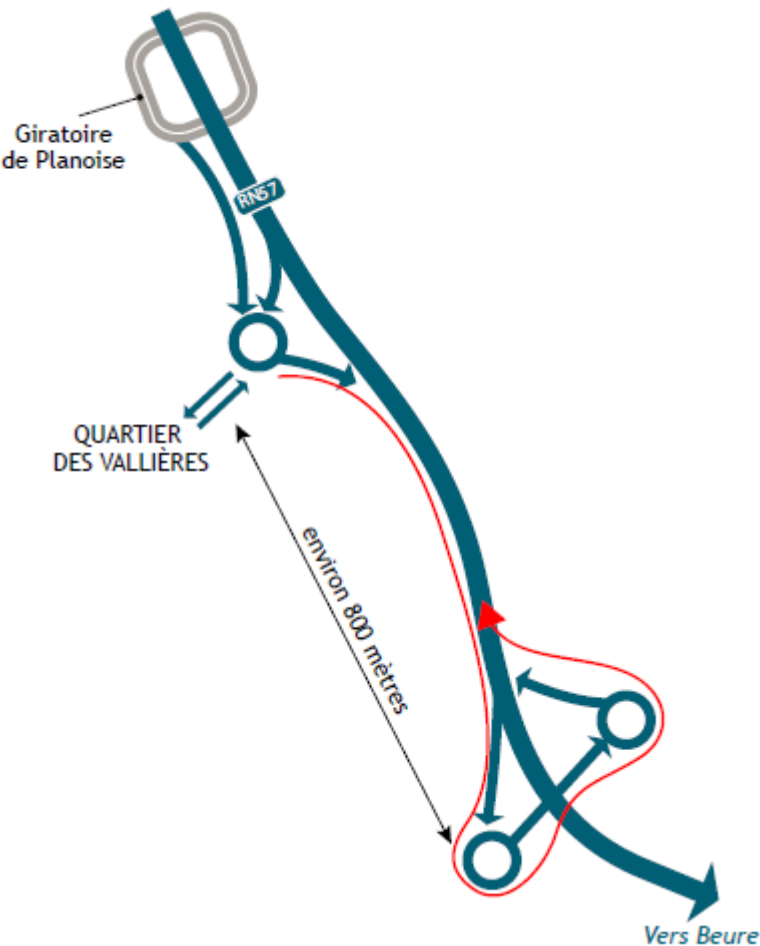


ECHANGEUR DU CHAMP MELIN PRESENTE LORS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DE 2019

Il possédait en outre l'avantage de permettre l'ensemble des mouvements dans toutes les directions, ce type d'échangeur étant complet (contrairement à la variante présentée à l'enquête publique qui supprime deux mouvements : le mouvement RN57 Besançon -> RN57 Besançon et le mouvement RN83 -> Voie des Mercureaux).

Il avait en outre une fonctionnalité complémentaire par rapport au demi-diffuseur des Vallières : il permettait

aux usagers sortant du quartier des Vallières et souhaitant rejoindre la RN57 vers le Nord d'éviter d'emprunter le Boulevard Salvador Allende et le giratoire de Planoise. En effet, en sortant du quartier de la Polyclinique par la rue Blaise Pascal puis la nouvelle bretelle vers la RN57 direction Beure, l'échangeur du Champ Melin – situé à 800 m seulement – permettait de repartir vers le Nord comme schématisé ci-dessous.



Il permettait également aux poids-lourds desservant la station d'épuration de Port Douvot de pouvoir accéder de manière directe dans les deux sens à la RN57 (contrairement à la variante présentée à l'enquête publique qui impose aux camions venant de la RN57 Nord d'aller jusqu'à l'échangeur de Beure puis de revenir à l'échangeur du Champ Melin pour emprunter la sortie qui leur est dédiée).

Enfin, cette variante « à lunettes » avait un coût inférieur à la variante présentée à l'enquête publique, puisque l'ouvrage d'art franchissant les voies de circulation de la RN57 était beaucoup plus court.

Néanmoins, cet échangeur avait deux inconvénients, qui ont été mis en avant par les contributeurs lors de la concertation publique de 2019 :

- Il était constitué de deux giratoires : les usagers en provenance de la RN83 et voulant se rendre en direction de Besançon devaient donc passer par 4 giratoires (les deux de l'échangeur de Beure, et les deux de l'échangeur de Champ Melin). Les contributeurs craignaient de manière importante que ces 4 giratoires successifs n'induisent des ralentissements importants (et notamment des poids-lourds). Les simulations de trafic réalisées montraient néanmoins que cette configuration n'était pas problématique pour l'écoulement du trafic, le flux sur les giratoires n'étant pas interrompu par un autre flux important.
- Il impactait les deux côtés du quartier des Vallières, et avait donc une emprise foncière plus importante.

De manière synthétique, la comparaison des deux variantes est présentée dans le tableau suivant :

Critères de comparaison	Variante « à lunettes » de 2019	Variante à giratoire unique présentée à l'enquête publique
Nombre de mouvements rétablis	Tous	Deux mouvements non rétablis (dont les trafics sont très minoritaires)
Lisibilité	Excellente	Moyenne
Nombre de giratoires	2	1
Accès poids-lourds à la STEP de Port Douvot	Optimal	Allongement de parcours de 2 km pour l'accès aux PL provenant du Nord
Impact foncier	Impacte les deux côtés du quartier	Impacte un seul côté du quartier
Artificialisation des sols	Surface artificialisée plus grande	Surface artificialisée réduite au strict minimum
Coût	Coût maîtrisé	Coût plus important (ouvrage d'art « non courant »)

11.7. LE QUARTIER DE TERRE ROUGE

► Laboratoire CBM25

Le laboratoire CBM25 a formulé de nombreuses inquiétudes quant à ses conditions d'accès et de stationnement avec la réalisation du projet. En particulier, il souhaite vivement que son accès puisse s'effectuer directement depuis la nouvelle voie reliant la route de Dole au giratoire de l'Amitié, et souhaite également que les places de stationnement perdues puissent être reconstituées au plus proche de l'entrée du laboratoire.

La commission d'enquête souhaiterait connaître l'état des réflexions concernant les solutions et compensations prévues pour le laboratoire CBM 25 (accès, circulations, stationnements...).

Le projet présenté à l'enquête propose la réalisation d'une nouvelle voie reliant la rue de Dole au giratoire de l'Amitié, et permettant les entrées/sorties du quartier de Terre Rouge via la rue de Terre Rouge (le chemin des Mottes restant en impasse).

Cette voie passe directement devant le laboratoire CBM25 et va avoir pour conséquence de supprimer la vingtaine de places de stationnement situées en façade du laboratoire. Le laboratoire étant à l'origine d'un très grand nombre de déplacements quotidiens, l'idée de l'aménagement est de permettre l'accès direct au parking du laboratoire depuis cette nouvelle voie. Les accès devraient ainsi être beaucoup plus aisés qu'à l'heure actuelle. Néanmoins, pour compenser la perte d'une partie des places stationnement actuelles, le maître d'ouvrage propose au laboratoire de reconstituer un parking à proximité directe des locaux, sur la parcelle qui jouxte celle occupée par le laboratoire, au Nord (cette parcelle appartient déjà à l'Etat). La taille de cette parcelle est conséquente et permettra largement de compenser la vingtaine de places perdues.

Le plan de détail de l'aménagement sera à construire en concertation avec le laboratoire CBM25, mais il est certain que l'amélioration de la desserte du laboratoire par la création de la nouvelle voirie et la possibilité

de rétablir du stationnement sur la parcelle jouxtant le laboratoire peuvent être de nature à rassurer la direction, les employés et les patients de ce site.

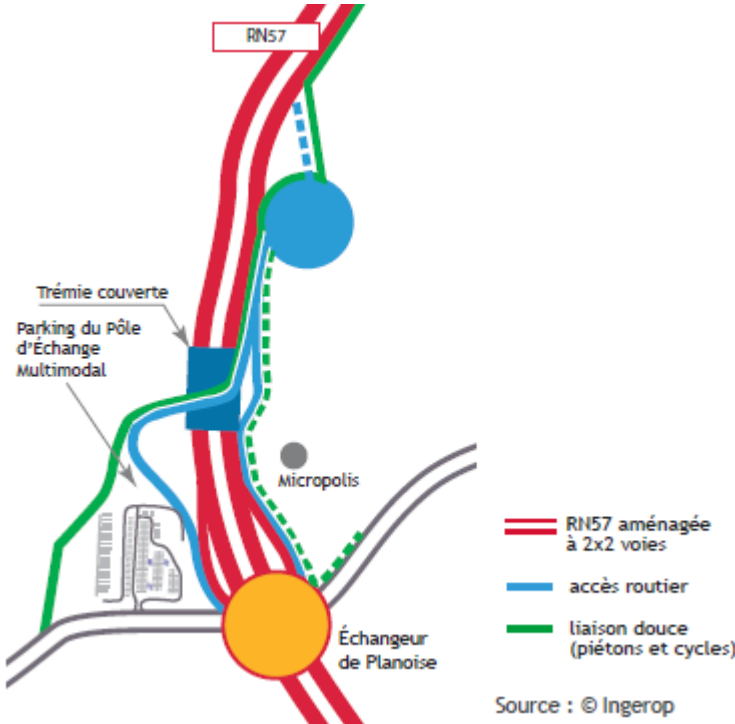
Enfin, il faut signaler qu'un écran acoustique sera implanté entre la RN57 et la nouvelle voirie créée, ce qui permettra une très nette amélioration des niveaux de bruit dans cette zone, et une séparation visuelle.

11.8. LA TREMIE DEVANT MICROPOLIS, PRESENTEE LORS DE LA CONCERTATION DE 2017 PUIS ABANDONNEE

Quelques contributeurs regrettent la suppression de la trémie couverte devant Micropolis qui avait été présentée lors de la concertation publique de 2017.

La commission d'enquête souhaite connaître les justifications de la suppression de cet aménagement.

La variante préférentielle d'aménagement présentée lors de la concertation publique de 2017 prévoyait de conserver des accès directs à Micropolis depuis la RN57 via le giratoire de Planoise. Elle proposait la mise en place d'une bretelle d'accès direct à Micropolis depuis ce giratoire, ainsi que la construction d'une trémie couverte pour franchir la RN57 de manière aisée en sortie du site de Micropolis. Cette trémie permettait par ailleurs de relier le quartier de Planoise à Micropolis pour les modes doux.



ACCES A MICROPOLIS – VARIANTE PREFERENTIELLE PRESENTEE LORS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DE 2017

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE



VUE PHOTOREALISTE DE LA TREMIE COUVERTE PRESENTEE A LA CONCERTATION PUBLIQUE DE 2017

Lors de la concertation de 2017, la demande d'étudier la possibilité d'une sortie du site de Micropolis sur la RN57 vers le Nord a été largement exprimée.

À l'issue de la phase de concertation publique, la gestion de la phase de travaux a par ailleurs été approfondie : le chantier d'une trémie couverte sur une route nationale circulée est toujours complexe et, dans le cas présent, de tels travaux pouvaient conduire à des difficultés importantes dans les accès à Micropolis. Les études approfondies de la trémie ont mis en évidence que la réalisation des travaux d'approfondissement de la RN57 à 2,5 mètres en dessous de son niveau actuel tout en conservant la circulation des usagers ne permettaient pas de maintenir l'accès à Micropolis pendant au moins un an et demi. Ainsi, un accès alternatif à Micropolis devait être étudié pour cette phase de chantier.

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

Ainsi, l'accès et l'entrée principale de Micropolis ont été complètement revus en concertation avec la direction du site de Micropolis, et déplacés au niveau de l'actuelle extrémité de la rue du Docteur Bernard Mouras. Dans cette nouvelle proposition, les entrées et sorties du site s'effectuent grâce à un giratoire créé à l'intersection entre le chemin de la Malcombe et l'accès existant depuis l'avenue François Mitterrand, et une nouvelle voirie permettant d'accéder depuis ce giratoire à la nouvelle entrée principale de Micropolis.

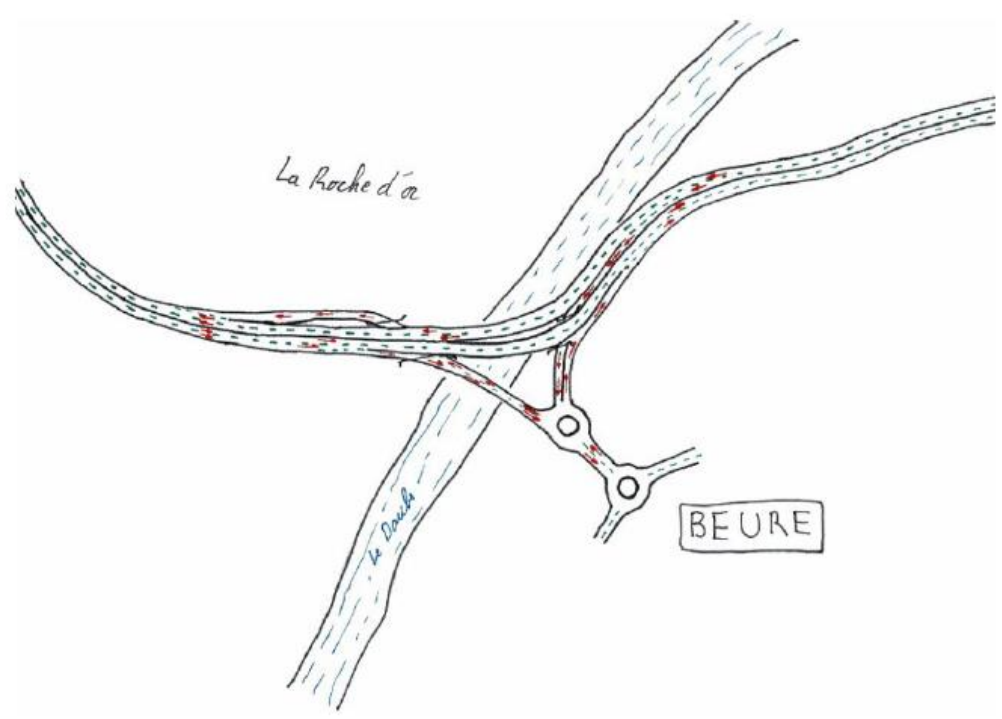
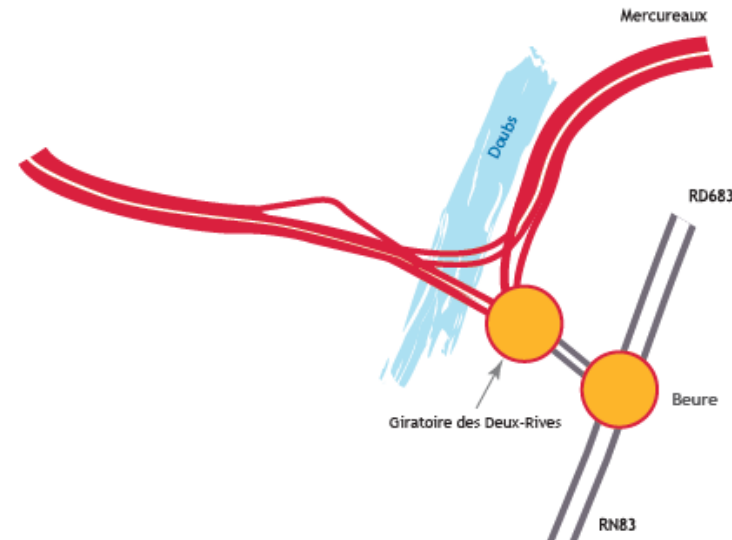
Cette nouvelle configuration permet d'optimiser le remplissage des parkings du site.

Avec cette nouvelle entrée principale, la solution « trémie couverte », telle qu'elle était proposée en 2017, est abandonnée (puisque'il n'est plus nécessaire de faire passer la voie de sortie de Micropolis au-dessus de la RN57).

11.9. AUTRES SUJETS ABORDES CONCERNANT LE TRACE OU LES AMENAGEMENTS PROPOSES

Numéro des contributions	Avis émis	Réponse du maître d’ouvrage
RN20, RN80, RN219	Souhaiteraient l’enlèvement des feux de régulation	A l’heure actuelle, les feux de régulation en place sur la RN83 et sur la RD683 ont pour objectif de réguler le trafic en provenance de ces deux axes au profit du trafic provenant de la voie des Mercureaux. En effet, lorsque le niveau de saturation a été atteint au niveau de l’échangeur de Beure, la congestion commence à remonter la voie des Mercureaux et atteint alors le premier tunnel. Or les consignes d’exploitation de ce tunnel (issues du retour d’expérience de l’accident du tunnel sous le Mont Blanc) imposent une fermeture de la voie des Mercureaux dès que des véhicules sont à l’arrêt dans le tunnel. Ainsi, pour éviter une fermeture quotidienne de cette voie, des feux de régulation ont été mis en place pour que le trafic provenant de la voie des Mercureaux soit laissé passer prioritairement par rapport aux autres flux. Cette pour cette raison que la congestion sur la RN83 est massive et peut engendrer plusieurs kilomètres de bouchons, impactant durement les habitants de la commune de Beure. Grâce aux aménagements proposés, et en particulier grâce à une continuité entre la voie des Mercureaux et la RN57 vers Besançon sans échangeur et loin du seuil de saturation, la régulation de trafic ne sera plus nécessaire et permettra de déposer les feux de régulation qui sont en place. A la demande des habitants du quartier des Piccotines à Beure, un feu sera néanmoins conservé sur la RN83 au niveau du débouché du chemin des Piccotines. Il se déclenchera lors de la présence d’un véhicule en sortie du quartier afin d’interrompre le flux de circulation sur la RN83. Ce quartier étant de taille modeste, les interruptions de circulation dues à la présence de ce feu ne perturberont que très peu la circulation sur la RN83.
RN75	Souhaiterait la poursuite du projet en particulier sur le tronçon « La Veze – Trou au Loup »	Le fonctionnement de l’échangeur du Trou au Loup est jugé actuellement satisfaisant malgré quelques remontées de files qui peuvent intervenir. Une étude de trafic spécifique a été réalisée sur le giratoire de La Veze pour y analyser les conséquences de l’aménagement de la section « Boulevards » - Beure. Les conclusions en sont rassurantes et permettent de dire qu’il n’y aura pas de remontées de file pouvant atteindre le tunnel des Mercureaux en heure de pointe du soir. Il n’est donc pour l’instant pas prévu de réaliser un autre projet d’aménagement sur cette section.
RN97, RN427	Souhaiterait la destruction des piles en attente dans le Doubs	Les écologues ayant travaillé à la rédaction de l’étude d’impact du projet ont constaté la présence d’une nichée de harles bièvres dans les piles « en attente » présente dans le Doubs à proximité de l’ouvrage existant lors de la réalisation des inventaires faune-flore. Ils ont considéré que le statut de protection des harles bièvres nécessitait de protéger leur lieu de nidification, et c’est pour cette raison qu’il est proposé de maintenir les piles existantes. Néanmoins, dans le cadre du dossier d’autorisation environnementale à venir, une étude plus détaillée pourra être conduite pour déterminer si ce choix doit être maintenu ou non.
RN51	S’inquiète de ce que l’accès à la passerelle de Micropolis depuis l’avenue François Mitterrand soit trop raide ; suggère l’aménagement d’une rampe d’accès suffisamment longue pour être en pente douce	Une rampe en pente douce depuis l’avenue François Mitterrand vers la passerelle modes doux est bien prévue (la passerelle devant être accessible à tous, y compris les personnes à mobilité réduite).
RN61	Mentionne que la traversée pour les modes actifs entre la Malcombe et Espace Planoise ou Lafayette n’est pas dans l’axe de certains trajets intra-urbain	La traversée cycliste existante sous la RN57 permettant d’assurer la continuité Est-Ouest (entre l’avenue François Mitterrand et le boulevards Allende) est existante. Elle n’est certes pas directement dans l’axe de la continuité de ces deux axes et nécessite un petit allongement de parcours pour l’atteindre (250 mètres), mais il n’est plus possible à l’heure actuelle d’en créer une nouvelle qui serait plus dans l’axe. En effet, dans ce site contraint du giratoire de Planoise, traversé par le tram, il n’est plus possible de venir réaménager une traversée pour les modes doux directe. Le site est désormais beaucoup trop contraint.
RN174	Souhaiterait une connexion cyclable directe entre la zone de la Polyclinique (magasin Grand Frais) et la voie cyclable menant vers le Doubs.	Une telle connexion cyclable directe n’est pas réalisable pour des raisons techniques : en effet, l’emprise du projet routier dans ce secteur vient se placer au plus près de la falaise existant entre la RN57 et la colline de Planoise et il n’y a pas l’espace nécessaire pour élargir encore cette emprise pour implanter une voie cyclable à ce niveau. Néanmoins, la connexion cyclable est tout à fait possible avec les aménagements envisagés : voie cyclable en direction du Nord jusqu’à l’ouvrage cyclable sous la RN57 direction la Malcombe, puis voie cyclable longeant la RN57 en direction de Beure.

RN57 - ACHEVEMENT DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON - AMENAGEMENT DE LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE

RN190	Propose une variante d'aménagement pour l'échangeur de Beure en connexion avec la voie des Mercureaux à 2x2 voies en continu : 	La variante proposée par ce contributeur est très proche de la variante 1 soumise à la concertation publique de 2017 dont le schéma de principe est représenté ci-dessous : > LES VARIANTES ÉTUDIÉES Variante de shunt « moyen » - ①  Cette variante donnait tout à fait satisfaction du point de vue de la fluidité des échanges, mais elle n'a cependant pas été retenue dans la suite des études car elle avait un impact important sur le secteur protégé de la Roche d'Or, mais aussi et surtout sur la zone inondable du Doubs (la bretelle d'insertion provenant de la RN83 vers Besançon étant située en zone inondable). Par ailleurs, la phase travaux d'un tel aménagement aurait eu un impact très conséquent sur les conditions de circulation.
RN275	S'interroge sur la présence d'escaliers de part et d'autre de la passerelle de Micropolis	La passerelle de Micropolis sera bien accessible de part et d'autre aux personnes à mobilité réduite.
RN428	Souhaite que le chemin des Mottes reste en impasse comme à l'heure actuelle pour la circulation automobile, mais suggère une connexion pour les modes doux entre le chemin des Mottes et la voie modes doux qui reliera la rue de Dole au giratoire de l'Amitié	Suite à la concertation publique de 2019, lors de laquelle les riverains du chemin des Mottes s'étaient clairement opposés à une connexion entre le chemin des Mottes et la nouvelle voie reliant le giratoire de la rue de Dole au giratoire de l'Amitié, il est maintenant proposé dans le cadre du projet de laisser ce chemin en impasse comme à l'heure actuelle. Il sera tout à fait possible de maintenir une connexion pour les modes actifs entre le chemin des Mottes et la nouvelle voie modes doux (comme ce qui existe à l'heure actuelle).
BES13	Suggère de remplacer les talus de remblais par des murs de soutènement Suggère de réduire le profil en travers (BAU trop large, terre-plein central trop large)	Compte-tenu du coût, de l'entretien et de la surveillance ultérieure des murs de soutènement, ceux-ci ne sont mis en œuvre que lorsqu'un obstacle physique nécessite une emprise réduite (au niveau d'un bâtiment par exemple). La mise en œuvre de murs de soutènement continus des deux côtés des Vallières aurait un impact financier très important. Concernant la largeur du profil en travers, celle-ci est déterminée sur la base des guides techniques de conception applicables sur les routes nationales. Il s'agit notamment de bandes d'arrêt d'urgence ayant une largeur permettant l'intervention des services d'exploitation routière ou des services de secours en toute sécurité à côté du trafic routier. Il s'agit également d'un terre-plein central équipé d'un dispositif de retenue (glissières) suffisamment large pour intégrer les piles des ouvrages (en effet, un élargissement localisé du terre-plein central au niveau d'une pile d'ouvrage d'art créé un obstacle pour les usagers).
BEU9	Souhaite connaître le devenir de la voie descendant des Mercureaux aboutissant au giratoire le plus proche du Doubs et qui ne sera plus utilisée	Cette voie ne servira effectivement plus et pourrait être démontée. Cependant, la DIR Est, exploitant de la RN57, souhaiterait pouvoir la conserver, ainsi que le giratoire auquel elle se connecte, afin de pouvoir rebasculer dans la situation d'exploitation actuelle lorsque des travaux d'entretien lourds nécessitant la fermeture du nouveau viaduc franchissant le Doubs devront être réalisés.

12. LES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES

Quelques contributions mentionnent que le dossier d'enquête ne fait apparaître aucune carte ou document indiquant précisément les acquisitions nécessaires et leur nature.

Il est nécessaire de rappeler que le dossier soumis à l'enquête a été constitué en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet. Dès l'obtention de l'arrêté déclarant le projet d'utilité publique, les études de conception détaillée nécessaires à la délimitation des emprises exactes pour la réalisation du projet seront réalisées, en tenant compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête.

Ces études seront suivies d'une enquête parcellaire prescrite par arrêté préfectoral et conduite en vertu des dispositions du Code de l'expropriation (articles R.131-1 à R.131-14). Un dossier sera constitué, définissant exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux, ainsi que l'identité des propriétaires des parcelles concernées. Il sera mis à disposition du public dans les mairies de Besançon et de Beure. Les intéressés, propriétaires de ces terrains, seront appelés à faire valoir leurs droits et consigner leurs observations sur les registres joints au dossier d'enquête parcellaire.

À l'issue de l'enquête parcellaire, le Préfet prendra un arrêté de cessibilité désignant chacune des parcelles à exproprier et chacun de leurs propriétaires (articles R.132-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

La commission d'enquête souhaite disposer d'un état précis des contacts pris concernant de possibles expropriations et leurs résultats.

Pour autant, des discussions ont déjà été engagées avec les propriétaires de maisons d'habitation qui seront détruites ou pour lesquelles la modification de l'infrastructures sera très impactante. Certaines maisons ont d'ores et déjà été acquises, d'autres ont déjà fait l'objet d'une évaluation par France Domaine en vue de leur rachat. L'état précis des contacts pris et des résultats de ces discussions contenant des éléments à caractère très personnel, il a été remis dans un document séparé du présent mémoire en réponse à la commission d'enquête.

De manière moins précise, on peut signaler les éléments suivants :

- 3 maisons d'habitations doivent être détruites pour permettre la réalisation du projet. L'une a déjà été achetée, les deux autres ont fait l'objet d'une estimation de leur valeur en vue d'une acquisition par le maître d'ouvrage après la déclaration d'utilité publique.
- Pour deux autres maisons d'habitation, même si le bâti n'est pas impacté, la réalisation du projet va avoir pour conséquence un rapprochement de la route qui est de nature à perturber la vie de leurs habitants. Pour l'une d'entre elles, une estimation a déjà été réalisée en vue de laisser le choix aux propriétaires actuels (achat par le maître d'ouvrage ou conservation de leur habitation). Pour l'autre une estimation doit être réalisée prochainement en vue également de laisser le choix au propriétaire.
- Les autres expropriations concernent des terrains non bâtis. Certains contacts ont d'ores et déjà été pris avec les propriétaires concernés, notamment ceux pour lesquels l'impact paraissait important au maître d'ouvrage. Pour les autres, les contacts seront pris après déclaration d'utilité publique du

projet.

Il faut enfin rappeler que la présente enquête publique ne porte que sur l'utilité publique du projet. Une enquête relative au code de l'expropriation devra être conduite par la suite, sur la base du projet définitif.

13. LES IMPACTS HUMAINS

Un certain nombre de contributions mentionnent des impacts particuliers ou posent des questions sur leur situation particulière vis-à-vis du projet. Ces contributions sont synthétisées dans le tableau suivant, qui fait apparaître également la réponse du maître d'ouvrage.

Numéro des contributions	Avis émis	Réponse du maître d'ouvrage
RN145	Demande de ré-inclure au projet la réalisation de l'accès à l'ensemble des habitations située entre les numéro 202 et 2020 de la route de Dole	A la suite de la concertation publique de 2019, des discussions ont eu lieu avec les riverains de la route de Dole concernant l'aménagement de la voie de desserte des habitations proposée par le maître d'ouvrage. Ces discussions ont mis en évidence le fait qu'un tel aménagement - s'il permettrait de faciliter et sécuriser les accès aux habitations - aurait un impact sur le foncier des riverains et même sur du bâti existant. Ainsi, compte-tenu de l'opposition de certains riverains vis-à-vis de cette problématique de foncier, il a été décidé de ne plus intégrer ce projet de voirie de desserte au projet d'aménagement de la RN57 puisqu'il n'est pas indispensable (le projet ne dégradant pas la situation actuelle). Les discussions avec les riverains et l'exploitant routier de la route de Dole pourront se poursuivre dans la suite des études sur cette thématique afin d'améliorer la situation de ces riverains.
RN298	Souhaiterait connaître l'impact du projet sur la parcelle de jardin familial qu'elle exploite à Port Douvot	La personne qui a rédigé cette contribution a omis de préciser les références cadastrales de la parcelle qu'elle exploite à Port Douvot. Il sera donc nécessaire qu'elle prenne contact directement avec le maître d'ouvrage pour obtenir des informations précises.
RN252	Indique que suite à la mise en place de dispositifs empêchant le stationnement des poids-lourds en bordure de la RN57, ceux-ci viennent se garer sur les espaces bordant la rue Blaise Pascal (accotement et ancien arrêt de bus). S'interroge sur le stationnement des poids-lourds rue Blaise Pascal à l'avenir.	La Maire de Besançon (qui dispose du pouvoir de police sur la RN57 dans la traversée de l'agglomération) a souhaité mettre en place dès à présent des dispositifs physiques empêchant le stationnement des poids-lourds sur les surlargeurs bordant la RN57. Une zone « test » a déjà été aménagée il y a un an, et le reste des dispositifs va être déployé dans les prochains mois. Le stationnement des poids lourds sur les espaces bordant la rue Blaise Pascal est une conséquence directe de cette interdiction, il est donc nécessaire de signaler cet effet à la Mairie de Besançon. Le maître d'ouvrage relaiera donc ce message auprès des services de la ville de Besançon.
RN257	Souhaiterait que pour anticiper les problèmes liés aux nombreux promeneurs attendus sur la voie pour les modes actifs sur le chemin des Vallières à Port Douvot (côté pair), le bas des propriétés soit clôturé pour marquer la limite du domaine public.	Dans le cadre du projet, en concertation avec les riverains, il pourrait effectivement être envisagé de mettre en place des clôtures pour délimiter les parcelles privées du domaine public. Cette question sera traitée dans le cadre des discussions à venir pour les acquisitions foncières.
RN362	Opposé à l'aire de contrôle des poids-lourds qui deviendra un parking poids-lourds permanent avec le bruit des camions réfrigérés	Dans le projet tel que proposé actuellement, l'aire de contrôle des poids-lourds serait mutualisée pour servir de stationnement pour les deux activités riveraines que sont Emmaüs et la pépinière. Dans cette option, l'aire de contrôle ne serait donc pas fermée par une barrière, et pourrait donc être accessible aux poids-lourds. Néanmoins, il n'y a pas d'habitations riveraines de cet espace et les nuisances d'un tel stationnement seraient donc très limitées.
RN364	Riveraine du projet, elle fait le constat d'une future vie quotidienne fortement altérée. Il lui sera impossible de rester dans sa propriété et cela la perturbe énormément.	Concernant cette habitation, le maître d'ouvrage avait considéré que le rapprochement du chemin des Vallières vers la maison n'impliquait pas une expropriation, l'espace restant devant la maison paraissant suffisant. Néanmoins, compte-tenu du souhait de la propriétaire de ne pas garder son habitation, une estimation de la propriété sera effectuée par France Domaine et des négociations pourront s'engager avec elle pour le rachat de la maison.
RN444	Souhaite faire participer au financement de façon plus conséquente les autres collectivités (Etat et Département)	Ce projet est porté par l'Etat. Les travaux seront financés dans le cadre des prochains Contrat de Plan Etat Région, avec une clé de répartition qui reste à entériner. L'Etat, Grand Besançon Métropole, la Région Bourgogne-Franche-Comté et le Département du Doubs participeront à son financement.
BES1	Demande si les parcelles KY70 et 71 seront impactées par le projet ; le cas échéant, demande d'indemnisation, de réfection de la clôture à l'identique et maintien des accès pendant les travaux	Le bas de la parcelle KY 71 sera effectivement impacté par les travaux. Le propriétaire sera contacté par le maître d'ouvrage pour qu'une estimation puisse être réalisée (qui prendra bien en compte la situation réelle de la parcelle : présence d'arbres fruitiers, d'une clôture...). Des discussions seront ensuite conduites avec le propriétaire pour que le morceau de parcelle concerné par le projet puisse être acquis par le maître d'ouvrage ; des conditions particulières

		pourront être incluses dans l'acte de vente.
BES2	Souhaite connaître le montant de l'indemnité d'expropriation de sa parcelle cadastrée KY99	La parcelle KY 99 sera effectivement nécessaire pour la réalisation des travaux. Le propriétaire sera contacté par le maître d'ouvrage pour qu'une estimation puisse être réalisée. Des discussions seront ensuite conduites avec le propriétaire pour que cette parcelle puisse être acquise par le maître d'ouvrage ; des conditions particulières pourront être incluses dans l'acte de vente.
BES10	Suggère la mise en place de feux à déclenchement à pédale ou une nouvelle sortie sur RN83 pour diminuer la dangerosité de la sortie du quartier des Piccotines	A la demande des habitants du quartier des Piccotines à Beure, un feu sera conservé sur la RN83 au niveau du débouché du chemin des Piccotines. Il se déclenchera lors de la présence d'un véhicule en sortie du quartier afin d'interrompre le flux de circulation sur la RN83. Ce quartier étant de taille modeste, les interruptions de circulation dues à la présence de ce feu ne perturberont que très peu la circulation sur la RN83.
BEU8	La maison des intéressés doit être démolie pour permettre la réalisation du projet. Les propriétaires souhaitent que la démolition n'intervienne qu'à l'issue de la reconstruction de leur nouvelle maison sise en fond de parcelle.	Dans la pièce I – Mise en compatibilité du PLU de Besançon, le maître d'ouvrage propose la création d'un STECAL pour permettre la reconstruction de cette maison d'habitation sur l'arrière de la parcelle. Dès que la mise en compatibilité sera effective, les propriétaires pourront déposer un permis de construire, puis démarrer le chantier de leur nouvelle habitation. L'acte d'acquisition de la maison actuelle par le maître d'ouvrage viendra préciser les conditions particulières de reconstruction et les délais, en concertation avec le propriétaire.