5. ANALYSE DES OBSERVATIONS

5.1. Dénombrement des observations recueillies pendant l'enquête

A la clôture de l'enquête le 31 mars 2022, le registre numérique comportait 451 observations référencées ci-après RN1 à RN451. La délibération de la commune de Noironte en date du 29 mars 2022 a été transmise à la préfecture du Doubs le 8 avril 2022. La commission d'enquête en a été destinataire ce même jour. Cette délibération a été jointe au registre numérique sous le numéro 452. Eu égard à la date de réception, cette observation n'a pas été prise en compte dans le procès-verbal de synthèse communiqué au maître d'ouvrage par la commission d'enquête le 7 avril 2022 par courrier électronique et remis en mains propres le 8 avril 2022. Cette délibération n'apparaît donc pas dans l'analyse thématique présentée ci-après mais a été prise en compte par la commission pour former son avis sur le projet.

Le registre déposé à la mairie de Besançon comporte 19 observations, y compris les courriers qui y sont annexés. Ces observations ont été référencées BES1 à BES 19.

Le registre déposé à la mairie de Beure a recueilli 17 observations référencées BEU1 à BEU17.

Au total, le public s'est donc manifesté par 488 observations (488 en incluant la délibération de la commune de Noironte). Les observations recueillies et les pièces jointes sont présentées *in extenso* dans les 3 annexes jointes au procès-verbal de synthèse transmis avec le présent rapport.

5.2. Regroupement thématique des observations recueillies

La commission a constaté que certaines contributions du public sont très détaillées et argumentées et(ou) font état de questionnements, suggestions ou remarques concernant le projet dans son ensemble ou certains de ses aspects. D'autres observations font simplement état d'avis favorables ou défavorables sur le projet ou certains de ces éléments. Certaines observations constituent des remarques ou des suggestions, mais ne formulent pas d'avis clairement exprimé. Quelques observations – en nombre extrêmement limité – ont fait l'objet d'un double dépôt.

La commission d'enquête a identifié un certain nombre de thématiques, qui sont abordées de manière fréquente dans les contributions du public :

- Fluidité améliorée
- Réduction des pollutions
- Réduction des nuisances
- Modes doux (actifs) pris en compte
- Transports en commun pris en compte
- Développement, attractivité de la métropole de Besançon
- Mode routier favorisé, fluidification temporaire
- Coupure du tissu urbain, "autoroute urbaine"
- Périurbanisation, étalement urbain
- Transit poids lourds
- Impact environnemental global (climat…)
- Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)
- Accroissement des nuisances
- Modes doux (actifs) à développer

- Transports en commun à développer
- Coût
- Alternatives non étudiées
- Echangeurs, ronds-points
- Autres problématiques liés au choix du tracé et aux aménagements spécifiques retenus
- Risques, sécurité
- Phase chantier
- Impact humain
- Autres

Cette liste n'a ni la prétention d'être exhaustive ni celle de décrire de manière détaillée les thèmes abordés par le public. La commission d'enquête considère que ce classement n'a qu'une valeur indicative. D'autres typologies auraient pu être retenues et d'autres classements auraient pu être effectués. Les pages suivantes fournissent une analyse des observations et courriers recueillis en fonction de ces thématiques et permettent d'appréhender de manière globale les avis et sujets de préoccupations du public relativement au projet qui lui est soumis.

5.3. Analyse thématique des observations

5.3.1. Fluidité

Observations concernées

Fluidité améliorée	
Nombre d'observations	201
Référence des observations	RN02 RN04 RN10 RN12 RN13 RN15 RN16 RN19 RN21 RN22 RN23 RN24 RN25 RN26 RN28 RN30 RN31 RN32 RN34 RN35 RN39 RN40 RN42 RN43 RN44 RN45 RN48 RN50 RN52 RN53 RN54 RN56 RN57 RN58 RN59 RN60 RN64 RN65 RN66 RN68 RN69 RN70 RN71 RN72 RN73 RN74 RN76 RN81 RN82 RN83 RN87 RN92 RN96 RN98 RN99 RN100 RN101 RN102 RN104 RN105 RN107 RN108 RN113 RN115 RN118 RN119 RN120 RN121 RN127 RN131 RN132 RN136 RN137 RN138 RN139 RN140 RN144 RN146 RN148 RN149 RN150 RN151 RN152 RN155 RN156 RN157 RN158 RN159 RN160 RN161 RN162 RN163 RN165 RN167 RN169 RN170 RN171 RN173 RN174 RN175 RN176 RN177 RN178 RN179 RN184 RN185 RN187 RN189 RN190 RN193 RN195 RN196 RN197 RN198 RN199 RN201 RN202 RN205 RN206 RN207 RN208 RN209 RN210 RN212 RN213 RN218 RN220 RN222 RN224 RN225 RN226 RN228 RN229 RN231 RN232 RN245 RN249 RN250 RN258 RN260 RN261 RN264 RN270 RN271 RN275 RN276 RN283 RN289 RN290 RN292 RN297 RN300 RN301 RN304 RN305 RN307 RN308 RN310 RN323 RN325 RN326 RN327 RN328 RN329 RN330 RN331 RN332 RN335 RN336 RN341 RN345 RN346 RN347 RN348 RN350 RN351 RN354 RN376 RN379 RN381 RN384 RN392 RN394 RN402 RN403 RN404 RN413 RN414 RN417 RN422 RN425 RN432 RN439 RN451 BES3 BES7 BES14 BES15 BES16 BES18 BEU2

Tableau 5.1 – Liste des observations évoquant une fluidité améliorée

Parmi les observations favorables au projet, l'amélioration de la fluidité du trafic grâce aux aménagements projetés est citée par 201 intervenants (41,3%) et constitue le point qui est le plus souvent avancé pour motiver l'avis positif (Tableau 5.1).

Mode routier favorisé, fluidification temporaire	
Nombre d'observations	85
Référence des observations	RN33 RN67 RN85 RN117 RN129 RN135 RN154 RN186 RN188 RN214 RN221 RN227 RN235 RN237 RN242 RN243 RN244 RN246 RN247 RN254 RN255 RN256 RN262 RN274 RN278 RN279 RN280 RN282 RN283 RN286 RN288 RN294 RN299 RN302 RN312 RN313 RN318 RN319 RN333 RN334 RN338 RN340 RN344 RN352 RN353 RN359 RN369 RN370 RN374 RN377 RN378 RN383 RN386 RN387 RN388 RN389 RN391 RN393 RN395 RN397 RN398 RN401 RN406 RN408 RN409 RN410 RN415 RN419 RN424 RN427 RN429 RN431 RN433 RN437 RN440 RN441 RN442 RN443 RN445 RN446 RN447 RN448 RN449 RN450 RN451

Tableau 5.2 – Liste des observations évoquant une fluidification temporaire

Une part environ deux fois plus faible (85 intervenants soit 17,5%) considère au contraire que la fluidification ne sera que temporaire et que le mode routier « tout voiture » se trouve mis en avant par le projet de manière anachronique (Tableau 5.2).

Résumé des observations

La mise à 4 voies de la RN57 est un projet attendu de longue date par de nombreux usagers qui, souvent, relèvent qu'il serait inconcevable que ce projet, engagé depuis 2003, n'aboutisse pas : « réaliser une 4 voies en pointillé n'a pas de sens ».

Il ressort des observations reçues que les engorgements, nombreux, particulièrement aux heures de pointe, et les conséquences qu'ils génèrent sont très difficilement supportés par celles et ceux qui les subissent au quotidien. Un fort pourcentage de contributeurs (41,3% représentant 201 personnes, soulignent que la mise à 2 fois 2 voies du tronçon compris entre « les Boulevards » et Beure ainsi que les autres aménagements envisagés ne peuvent qu'améliorer la fluidité de cet itinéraire très fréquenté et éviter des désagréments importants à ceux qui n'ont d'autre choix que de l'emprunter.

Plusieurs observations (85) postulent le caractère temporaire des améliorations apportées au trafic par le projet, en arguant qu'augmenter la capacité d'un axe routier a pour conséquence une augmentation de sa fréquentation et, à plus ou moins court terme, un retour à la situation antérieure. Selon ces contributeurs, l'amélioration de la circulation inciterait ainsi les habitants à utiliser leur voiture plus fréquemment. Plusieurs observations relèvent qu'un tel effet n'a pas fait l'objet d'études particulières pour apprécier son importance lors de l'élaboration du projet.

D'aucuns relèvent, en outre, que le projet ne propose pas d'amélioration concernant le parcours sur la RN83 entre Beure et Larnod et estiment, de ce fait, que le projet sera inefficace. Certains soulignent également un risque de report des encombrements sur les communes bordant la RN57 en direction du Jura.

Réponses du porteur de projet

L'objectif premier du réaménagement est d'attirer le maximum de trafic urbain sur la RN57 tout en empêchant la congestion afin de répondre au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération qui préconise de hiérarchiser les axes routiers de manière à ne pas engendrer de nuisances ni perturber la vie des quartiers résidentiels avec des trafics de transit.

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.

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 2 fois 2 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.

Ce 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.

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 telle qu'elle était composée 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.

L'analyse des résultats d'application du SCOT en 2017 montre que pour la production de logements, le rythme prévu est respecté, alors que la production de zones économiques est largement en deçà de ce qui était prévu. Ainsi, les hypothèses de développement prises en compte dans le modèle de trafic qui a alimenté les études paraissent plutôt optimistes.

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).

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.

Appréciation de la commission

La RN57 est un axe structurant de dimension nationale et européenne qui supporte un trafic élevé (entre 32 000 et 52 000 véhicules par jour), source de problèmes récurrents.

La RN57 a fait l'objet de deux premières phases de travaux d'élargissement, en 2003 au nord et en 2011 au sud. La commission considère que la mise à 2 fois 2 voies du tronçon central de la RN57, entre Beure et Micropolis, dernier secteur n'ayant pas encore été aménagé, est indispensable pour donner toute sa cohérence au projet de contournement de Besançon par l'ouest.

La fluidification du trafic qui en découlera facilitera les échanges routiers, améliorera la sécurité et la qualité de vie des usagers ainsi que celles des habitants des quartiers subissant des shunts quotidiens.

La commission relève par ailleurs que le projet est le fruit d'études approfondies qui prennent en compte tout à la fois l'évolution de la population, des emplois, des modes de vie. Elle constate que, dans l'hypothèse d'une évolution décroissante plus rapide qu'escomptée des pratiques de mobilité, le projet pourra être adapté en réservant, par exemple, des voies au covoiturage et aux transports en commun.

5.3.2. Pollutions et impacts sur l'environnement et la santé

Observations concernées

Réduction des pollutions	
Nombre d'observations	79
Référence des observations	RN01 RN12 RN26 RN28 RN31 RN32 RN34 RN39 RN40 RN43 RN44 RN45 RN48 RN50 RN52 RN54 RN56 RN60 RN64 RN65 RN66 RN69 RN73 RN76 RN81 RN87 RN92 RN96 RN98 RN99 RN107 RN113 RN127 RN131 RN132 RN136 RN137 RN140 RN158 RN162 RN173 RN174 RN179 RN184 RN185 RN189 RN192 RN193 RN200 RN202 RN210 RN222 RN225 RN226 RN229 RN245 RN250 RN258 RN260 RN304 RN305 RN323 RN325 RN331 RN332 RN336 RN346 RN371 RN373 RN381 RN392 RN404 RN417 RN444 RN451 BES3 BES7 BES15 BES18

Tableau 5.3 – Liste des observations évoquant une réduction des pollutions

Soixante-dix-neuf interventions favorables au projet (16,2%) signalent son intérêt en matière de réduction de la pollution (Tableau 5.3) alors que 82 contributions (16,8% du total) considèrent au contraire que le projet augmentera les impacts environnementaux et sanitaires à l'échelle locale (Tableau 5.4)

Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage)	
Nombre d'observations	82
Référence des observations	RN14 RN33 RN79 RN85 RN97 RN123 RN129 RN142 RN146 RN186 RN188 RN227 RN233 RN235 RN239 RN243 RN251 RN253 RN262 RN274 RN278 RN279 RN280 RN282 RN283 RN287 RN288 RN294 RN295 RN299 RN302 RN312 RN313 RN317 RN318 RN319 RN320 RN333 RN334 RN337 RN338 RN340 RN343 RN344 RN352 RN353 RN359 RN360 RN367 RN369 RN374 RN378 RN380 RN382 RN385 RN386 RN389 RN390 RN391 RN397 RN406 RN408 RN409 RN410 RN421 RN423 RN426 RN427 RN431 RN433 RN434 RN436 RN437 RN440 RN441 RN442 RN443 RN446 RN447 RN448 RN449 BES19

Tableau 5.4 – Liste des observations évoquant des impacts environnementaux et sanitaires augmentés à l'échelle locale

D'autres intervenants (76 soit 15,6%) émettent un avis défavorable en invoquant un effet négatif du projet sur l'environnement à l'échelle globale.

Impact environnemental global	
Nombre d'observations	76
Référence des observations	RN33 RN67 RN85 RN97 RN123 RN129 RN135 RN142 RN154 RN162 RN186 RN188 RN214 RN227 RN241 RN243 RN244 RN246 RN253 RN254 RN262 RN273 RN274 RN278 RN279 RN280 RN282 RN286 RN287 RN288 RN291 RN294 RN302 RN312 RN313 RN318 RN319 RN320 RN333 RN334 RN344 RN352 RN360 RN367 RN374 RN375 RN377 RN378 RN380 RN382 RN383 RN387 RN388 RN389 RN390 RN393 RN398 RN399 RN400 RN406 RN407 RN408 RN410 RN411 RN424 RN426 RN427 RN436 RN437 RN440 RN441 RN442 RN443 RN446 RN447 RN449

Tableau 5.5 – Liste des observations évoquant un impact environnemental global

Résumé des observations

Sur le sujet de la qualité de l'air, les avis favorables au projet signalent son intérêt en matière de réduction de la pollution atmosphérique. Certains contributeurs motivent cet avis par l'argument de la résorption des congestions, qui évite aux moteurs des véhicules de fonctionner inutilement pendant des durées plus longues que celles nécessaires en l'absence de bouchons ou d'encombrements.

Au contraire, d'autres intervenants considèrent que tout nouveau projet routier contribue à une augmentation du trafic et conduit *de facto* à une augmentation des diverses émissions polluantes liées à la circulation automobile. Ces contributeurs considèrent donc que la réalisation de l'aménagement projeté conduira à augmenter les émissions polluantes liées au trafic routier. Certains estiment aussi que le projet aura des incidences négatives sur la biodiversité et concourra à l'artificialisation des sols. Parmi ces observations défavorables au projet, certaines évoquent un projet qui contribue à la dégradation du paysage et considèrent que l'impact paysager sera important. 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 que certaines disparaîtront de ce secteur.

Le public qui estime que le projet aura un impact négatif à l'échelle globale met notamment en avant l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre qui sera induite, l'aménagement étant alors considéré comme une incitation à se déplacer plus. Parmi ces observations, la nécessité de lutter contre le changement climatique et de se conformer aux engagements nationaux et internationaux en la matière est très fréquemment évoquée.

Réponses du porteur de projet

Dans son mémoire en réponse, le porteur de projet rappelle tout d'abord que les études réalisées montrent qu'indépendamment de la réalisation ou non du projet, les émissions de polluants aux horizons 2025 et 2045 seront substantiellement inférieures à celles de la situation actuelle.

Lorsque l'on compare les émissions issues du trafic routier en 2045 avec ou sans réalisation du projet, les résultats montrent que le projet induit une réduction des émissions de nombreux polluants : dioxyde d'azote (-4%) PM2.5 (-1%), monoxyde de carbone (-3%), composés organiques volatiles non méthaniques COVNM (-15%), benzène (-4%), 1.3-butadiène (-20%), dioxyde de soufre (-8%), arsenic (--8%), le nickel (-8%), chrome (-7%), et fluorène (-1%). Le maître d'ouvrage indique que ces diminutions d'émission 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). Le maître d'ouvrage a également indiqué en réponse à une demande de la commission qu'en raison des incertitudes inhérentes qui leur sont attachées, les données présentées sont à utiliser avec prudence en favorisant davantage une analyse relative des résultats plutôt qu'une analyse absolue.

Les émissions étant réduites, les concentrations atmosphériques en dioxyde d'azote le long de la RN57 et dans les zones urbaines proches diminuent et de fait, l'exposition des populations résidant dans la bande d'étude est abaissée. La réalisation du projet ne provoque donc pas une augmentation du risque sanitaire liée à la pollution atmosphérique pour les populations exposées.

Le maître d'ouvrage indique également que les études qui ont été menées montrent qu'en cas de réalisation, le total annuel d'émissions de gaz à effet de serre (GES), en phase exploitation, est estimé à 38 762 t eq CO_2 par an à l'horizon 2045, alors que la non-réalisation du projet entrainerait une émission évaluée à 41 760 t eq CO_2. La réalisation du projet permet donc de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 3000 tonnes eq CO_2 par an, par rapport à ce qui serait mesuré en l'absence d'aménagement. Le porteur de projet considère que les aménagements dédiés aux modes doux et aux transports collectifs sont de nature à favoriser le report modal vers les transports les moins émetteurs, contribuant ainsi à la diminution des émissions de GES. Il rappelle également que l'Etat met en place, dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2, des actions qui ont vocation à permettre l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone des déplacements à l'horizon 2050.

Par ailleurs, l'analyse qui a été conduite par le maître d'ouvrage montre une diminution du total des coûts collectifs annuels liés à la pollution atmosphérique, à l'effet de serre et aux effets amont-aval (coûts correspondant aux externalités en amont ou en aval de l'usage de l'infrastructure comme 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…). La réduction des coûts collectifs annuels grâce au projet s'élève à 139 k€ à l'horizon de la mise en service et à 1 947 k€ à l'horizon 2045. Cette diminution des coûts collectifs est expliquée par l'amélioration de la fluidité du trafic et elle est principalement liée à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Le maître d'ouvrage fait remarquer que le projet proposé est un aménagement sur place et qu'il évite ainsi 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 ayant 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, le maître d'ouvrage considère que le projet prend en compte cette réalité en localisant le nouvel échangeur à créer en dehors de ces zones.

En ce qui concerne la collecte des eaux pluviales et leur traitement, le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte et de bassins de traitement des eaux de chaussées. Le pétitionnaire considère que cette mesure contribuera à désaturer la station d'épuration de Port Douvot et permettra de traiter les eaux routières avant de les restituer au milieu naturel.

En matière d'artificialisation et d'impact sur la biodiversité, le porteur de projet rappelle que 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 (3,68 ha), prairies (0,24 ha), ainsi que dans une moindre mesure, bosquets (0,49 ha) et boisements (0,13 ha). Le maître d'ouvrage indique qu'en 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. Concernant la faune, les principaux impacts du projet porteront 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. Des mesures compensatoires de restauration d'une prairie, de plantation de haies et de bosquets sont prévues à l'issue des travaux.

En ce qui concerne les continuités écologiques, l'aménagement prévu ne crée aucune nouvelle rupture par rapport à la situation actuelle. Pour améliorer l'existant, le projet prévoit d'aménager un passage existant pour la grande faune ainsi que deux passages pour la petite faune. Au niveau du Doubs, seuls des ouvrages d'art seront créés, et la continuité de la trame bleue existante ne sera pas entravée.

En matière paysagère, le maître d'ouvrage rappelle que les orientations permettront d'assurer l'intégration paysagère des ouvrages dans leur environnement. Il indique qu'une étude d'insertion urbaine et paysagère sera menée dans la suite des études pour l'ensemble du linéaire du projet et qu'une équipe pluridisciplinaire spécifique, constituée d'un architecte, d'un urbaniste et d'un paysagiste sera recrutée pour travailler sur ce sujet.

Appréciation de la commission

La commission constate qu'en matière de qualité de l'air le projet permet de réduire les émissions de polluants atmosphériques par rapport à une situation sans réalisation de l'aménagement. La commission observe que le projet, même s'il ne permet pas une amélioration significative de la qualité de l'air, évite l'augmentation excessive de ces émissions et la dégradation corrélative qui serait observée en l'absence d'aménagement.

Les éléments contenus dans le dossier d'enquête et apportés dans le mémoire en réponse montrent que le projet s'inscrit dans une volonté marquée de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier existant sur et à proximité du tronçon concerné de la RN57. La commission remarque que la problématique de lutte contre le changement climatique et de respect des engagements internationaux de la France en la matière dépasse très largement le cadre du présent projet. La commission constate que la réalisation du contournement ouest de Besançon est un projet qui a été initié il y a plusieurs décennies. Elle rappelle que deux des trois tronçons du contournement sont d'ores et déjà opérationnels et que l'aménagement ne prend son sens et son intérêt que s'il est réalisé dans sa totalité.

Elle observe que, dans ce contexte, le projet prend en compte les évolutions des objectifs nationaux et internationaux de réduction des émissions de GES et de lutte contre le changement climatique. Elle considère que le projet vise à réduire autant que faire se peut les émissions locales de GES sur le tronçon concerné de la RN57. Elle observe surtout qu'en l'absence d'aménagement, l'évolution de la situation conduirait à des émissions de GES supérieures. La commission note que la solution optimale qui consisterait à disposer des infrastructures, des services, des organisations sociétales et de l'adéquation des comportements individuels permettant de satisfaire les besoins de mobilité sans impact environnemental ou simplement sans utilisation de combustibles fossiles ne peut actuellement pas être mise en œuvre localement et à court terme. La commission remarque en outre que les évolutions de la métropole et de sa zone d'influence au cours des dernières décennies font que les besoins de mobilité des populations à l'échelle locale sont patents, comme en témoigne le fait que 80% du trafic existant sur cette section de la RN57 correspondent à un trafic local. La commission considère donc que dans le contexte métropolitain actuel, se satisfaire de l'aménagement existant actuellement ou imaginer que d'autres itinéraires routiers peuvent se substituer en partie à cette section de la RN57 ne constituent pas des options envisageables. Ne pas répondre aux besoins actuels de mobilité ne peut être considéré comme une solution réaliste. S'il est bien évidemment nécessaire de promouvoir l'utilisation d'autres modes de transport (modes actifs, transports en commun), la commission constate que dans le contexte local actuel, ces autres modes de transport ne sont pas en état de répondre aux besoins de mobilité existants.

La commission considère que, même si elle n'est pas optimale au regard de la préservation de l'environnement et du changement climatique, la solution constituée par le présent projet d'aménagement de la RN57 en vue de l'achèvement du contournement ouest de Besançon est marquée d'un grand pragmatisme. Puisqu'il n'existe pas de solution idéale qui puisse être déployée à court terme, le projet permet de réduire les impacts environnementaux liés au trafic routier à l'échelle locale tout en autorisant le maintien des activités à un niveau compatible avec les exigences de la population.

La commission constate que la création des réseaux de collecte et des bassins de rétention et de traitement des eaux de chaussée constituent un point positif du projet puisque cela contribuera à une meilleure préservation de la qualité des eaux souterraines et superficielles.

Eu égard aux éléments dont elle dispose, la commission estime que le projet présenté vise à minimiser l'artificialisation des sols et les impacts sur la biodiversité. Elle note qu'à l'exception de quelques parcelles, les surfaces qui seront affectées par l'aménagement sont, pour une grande partie d'entre elles, d'ores et déjà, fortement anthropisées et qu'elles ne peuvent pas, de ce fait, être réellement considérées comme des milieux naturels ou agricoles. La commission observe cependant que le dossier ne précise pas de manière détaillée quelles seront la nature et la localisation des mesures

compensatoires et des aménagements paysagers qui seront mis en place. La commission recommande que, dans la suite du projet, ces aspects fassent l'objet de la plus grande vigilance.

La commission observe également que cette section de la RN57 dans son état actuel constitue dès maintenant pour la faune un obstacle au franchissement. Elle note que le projet prévoit d'aménager trois passages faunes et constate que le projet ne dégradera pas la situation en termes de continuité écologique.

En matière paysagère, la commission estime que le dossier n'apporte que peu d'éléments tangibles pour appréhender comment l'insertion du projet sera réalisée. La commission note la volonté du maître d'ouvrage d'intégrer au mieux les aspects paysagers dans le projet définitif. La section de la RN57 concernée par le projet constituant une importante entrée de ville, la commission considère que ce point doit faire l'objet d'une attention particulière et recommande de ce fait que le maître d'ouvrage s'attache à co-construire l'intégration paysagère de ce tronçon du contournement ouest en étroit partenariat avec les collectivités concernées.

5.3.3. Nuisances

Observations concernées

Plusieurs interventions favorables (36, 7,4%) au projet signalent son intérêt en matière de réduction des nuisances (Tableau 5.6).

Réduction des nuisances	
Nombre d'observations	36
Référence des observations	RN01 RN34 RN56 RN65 RN66 RN87 RN90 RN99 RN113 RN127 RN132 RN137 RN140 RN162 RN189 RN202 RN245 RN250 RN260 RN275 RN300 RN304 RN305 RN323 RN325 RN330 RN331 RN332 RN365 RN373 RN381 RN404 RN417 RN451 BES3 BES15 BES18

Tableau 5.6 – Liste des observations évoquant une réduction des nuisances

Au contraire, 3,7% des observations (18) considèrent que la mise en œuvre du projet entrainerait une augmentation des nuisances (Tableau 5.7).

Accroissement des nuisances	
Nombre d'observations	18
Référence des observations	RN03 RN146 RN248 RN283 RN302 RN313 RN340 RN359 RN364 RN365 RN369 RN374 RN390 RN391 RN395 RN434 RN435 RN440

Tableau 5.7 – Liste des observations évoquant un accroissement des nuisances

Résumé des observations

Les nuisances sonores engendrées par les bouchons récurrents sur la RN57, l'immobilisation des poids lourds moteurs au ralenti, les freinages à répétition ou les véhicules de secours sirènes hurlantes sont fréquemment évoquées par les contributeurs qui espèrent vivement que l'amélioration de la fluidité du trafic, couplée à la mise en place de protections acoustiques dans des secteurs qui en sont actuellement dépourvus, aura pour conséquence leur diminution.

Nombreux sont également ceux qui espèrent que l'amélioration des conditions de circulation sur le tronçon « Les Boulevards » – Beure mettra un terme aux trafics parasites constatés dans plusieurs quartiers et villages périphériques, trafics dangereux car empruntant des voiries non calibrées pour les supporter.

Les observations qui concluent à un accroissement des nuisances émanent principalement de personnes qui sont totalement opposées au projet pour des motifs environnementaux et sociétaux que l'on retrouve développés par ailleurs.

Il existe également une inquiétude manifeste chez les personnes résidant dans les quartiers des Vallières et de la rue Blaise Pascal qui considèrent que le projet porte atteinte directement à leur qualité de vie (bruits, conditions de circulation dégradées, sécurité…) et qui doutent de l'efficacité des protections acoustiques prévues et notamment des murs anti-bruit. Une pétition signée par 98 habitants de la rue Arago (quartier bordant la voie des Montboucons) revendique également la mise en place de protections acoustiques.

Réponses du porteur de projet

Face à ces deux visions qui s'opposent, l'évaluation socio-économique réalisée permet d'objectiver les effets possibles du projet du point de vue social, environnemental et économique.

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.

Concernant plus spécifiquement les demandes de protections acoustiques, le porteur de projet rappelle que 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, que les protections acoustiques ont donc été placées dans les secteurs pour lesquels les seuils réglementaires étaient dépassés et , qu'en conséquence, il y a donc certains secteurs où aucune protection acoustique n'est réglementairement nécessaire.

Il rappelle également qu'il n'y a, actuellement, sur la section concernée par les futurs travaux, aucune protection acoustique pour les riverains. Il souligne que le projet prévoit la mise en place d'un linéaire de près de 3 kms d'écrans acoustiques, quasiment sur l'ensemble du tracé, pour protéger les riverains des quartiers de Terre Rouge, de Planoise, des Vallières et le site de la Roche d'Or.

Concernant plus précisément certains secteurs, le porteur de projet apporte les précisions exposées ci-après.

- 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. Les protections acoustiques ont donc été placées dans les secteurs pour lesquels les seuils réglementaires étaient dépassés. En ce qui concerne spécifiquement les habitations situées aux numéros 14 à 22 et 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 baisser du fait de la diminution de la vitesse limite autorisée dans ce secteur et de 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.
- Concernant la portion Portes de Vesoul - Micropolis et rue Arago, 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'entrainera pas un dépassement des seuils acoustiques réglementaires sur les deux sections déjà en service. Les résultats 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 situés le long de la voie des Montboucons ont actuellement un niveau supérieur à 70dB en période diurne, ce qui en fait 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.
- Rue Arago, le projet aura pour effet d'augmenter très légèrement les niveaux acoustiques des bâtiments riverains de la voie des Montboucons, entre 0,2 et 0,4 dB d'augmentation pendant la journée, et entre 0,2 et 0,3 dB d'augmentation durant la 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.
- Rue Blaise Pascal, les études réalisées montrent que 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 desserte. Cette disposition aura pour effet d'équilibrer le trafic avec celui de la rue Bertrand Russell et de diminuer la saturation du giratoire de Planoise. Pour les constructions les plus proches de la RN57 donc les plus exposées, 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.

Appréciation de la commission

La mise en perspective des avantages et des inconvénients liés au projet fait pencher la balance en faveur de ce dernier d'autant que les incidences de celui-ci sur les conditions de vie des riverains ont été prises en compte par le maître d'ouvrage, lequel parait démontrer une réelle volonté d'en limiter les nuisances au maximum, notamment par l'installation de protections acoustiques et d'un revêtement adapté. Toutefois, la commission constate que le maître d'ouvrage s'en tient aux limites réglementaires. La commission observe par ailleurs que nombre d'études scientifiques récentes ayant trait aux incidences du bruit sur la santé humaine montrent que ces limites réglementaires actuelles peuvent être raisonnablement questionnées, ce qui tend à indiquer qu'elles sont susceptibles d'évoluer. La commission recommande que le maître d'ouvrage s'attache à réduire dans toute la mesure du possible les nuisances sonores subies par les riverains.

5.3.4. Modes doux (actifs)

Observations concernées

Modes doux (actifs) pris en compte	
Nombre d'observations	42
Référence des observations	RN10 RN35 RN41 RN56 RN60 RN62 RN81 RN107 RN140 RN155 RN162 RN187 RN192 RN201 RN230 RN245 RN249 RN250 RN266 RN270 RN275 RN289 RN301 RN302 RN304 RN305 RN307 RN308 RN325 RN329 RN381 RN402 RN403 RN414 RN417 RN420 RN422 RN425 RN451 BES3 BES7 BES18

Tableau 5.8 – Liste des observations évoquant une prise en compte satisfaisante des modes actifs

En ce qui concerne la prise en compte des modes doux par le projet, 8,6% d'intervenants (42) énoncent une opinion favorable (Tableau 5.8).

Modes doux (actifs) à développer	
Nombre d'observations	27
Référence des observations	RN09 RN79 RN123 RN124 RN129 RN174 RN214 RN243 RN279 RN283 RN294 RN299 RN317 RN320 RN333 RN344 RN375 RN409 RN427 RN435 RN437 RN440 RN441 RN446 RN447 RN449 BES16

Tableau 5.9 – Liste des observations considérant que les modes actifs sont insuffisamment pris en compte par le projet

A l'opposé, 5,5% (27) des intervenants considèrent que les modes actifs ne sont pas suffisamment développés (Tableau 5.9).

Résumé des observations

Les observations qui considèrent que la prise en compte des modes doux, dits aussi modes actifs, est effective dans le projet soumis à l'enquête publique, mettent en avant les éléments suivants :

- la création de vraies pistes cyclables,
- la continuité et le raccordement des aménagements prévus avec l'ensemble du réseau cyclable de la Ville de Besançon et notamment l'Euro-véloroute (Chemin d'Avanne à Velotte) et dans le secteur de la Malcombe,
- la qualité des aménagements prévus,
- la sécurisation des pistes cyclables,
- la création d'une passerelle sur le Doubs ainsi qu'au niveau de la route de Dole, de Planoise et des Epoisses,
- la mise en œuvre d'un schéma de circulation optimisé et sécurisé,
- la combinaison des différents modes de déplacement (routier, transports en commun et modes doux) dans un espace contraint, en limitant la consommation d'espaces naturels,
- l'important budget alloué au développement des modes de transport alternatifs qui représentent le tiers du montant total de l'investissement prévu.

Plusieurs observations considèrent à l'opposé que les modes actifs sont insuffisamment développés. Ces contributions expriment, le plus souvent, une opposition franche au projet en avançant différents arguments.

- Le projet constitue un encouragement à l'usage de la voiture au détriment des mobilités douces car il ne comporte aucune incitation à moins utiliser la voiture.
- Le projet contribue à l'amélioration du confort des trajets en voiture ce qui nuirait aux démarches de rationalisation des mobilités.
- Le projet laisse une part trop faible aux aménagements dévolus aux modes alternatifs ("à peine une petite passerelle vers Micropolis") alors que le réchauffement climatique et, par voie de conséquence, les engagements de la France doivent orienter les politiques de mobilité vers les modes de déplacements alternatifs.
- Les moyens financiers alloués au projet pourraient être affectés à d'autres fins, en particulier aux pistes cyclables, et permettraient de financer la création de 130 kilomètres de pistes cyclables.
- Le dossier montre un déficit de réflexion concernant la place des modes doux. Il est proposé de focaliser d'abord les aménagements sur l'amélioration de l'offre de modes alternatifs et, selon l'évolution, d'envisager dans un second temps si nécessaire un passage de la RN 57 à 2x2 voies.

En parallèle, d'autres observations expriment des souhaits plus spécifiques :

- la possibilité de réaliser une voie cyclable reliant le futur commerce Grand Frais à la voie projetée en direction de la véloroute près du Doubs,
- la sécurisation des accès cyclables depuis le plateau, le vélo électrique ayant rendu possible l'idée d'un trafic pendulaire cycliste.

Réponses du porteur de projet

Dans son mémoire en réponse, la DREAL indique que « … Le développement des mobilités actives dans le cadre du projet était un objectif fort du programme d'aménagement à l'ensemble du réseau cyclable de la Ville de Besançon "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… »

La DREAL indique également que la réalisation de l'aménagement global entrainera le report vers la RN57 des usagers routiers qui évitent les bouchons en empruntant des itinéraires d'évitement dans les quartiers riverains. Le porteur de projet considère ainsi que la circulation sera beaucoup plus apaisée dans ces quartiers, ce qui favorisera le développement de la pratique des modes actifs.

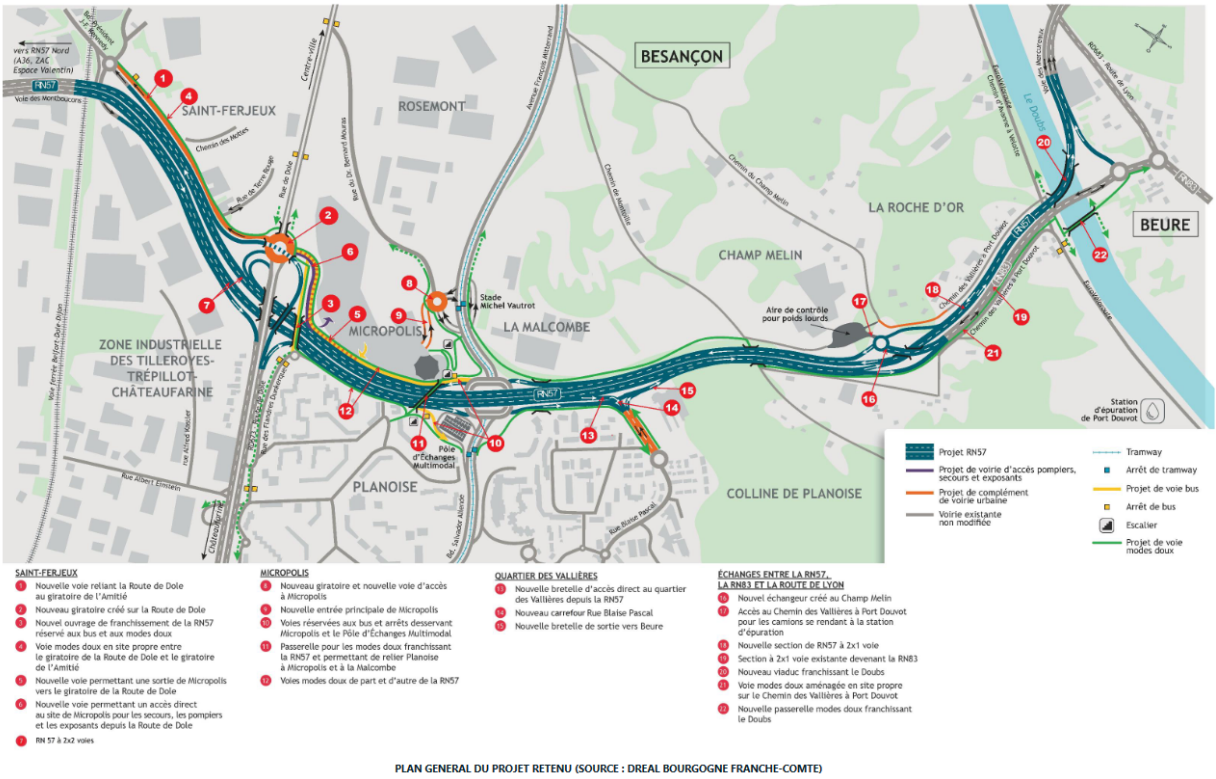
La DREAL rappelle que les distances moyennes parcourues par les usagers qui empruntent la section de la RN57 comprise entre Planoise et Beure sont de plus de 20 km. Dans ces conditions, le porteur de projet conclut : « … la seule réalisation des aménagements pour les modes actifs ne peut pas être envisagée 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. »

Appréciation de la commission

La commission note que le projet, outre son volet strictement routier, prend en compte de manière très significative la nécessité de proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle par l'aménagement de voies pour modes doux en site propre et paysagé, ainsi que la création de passerelles de franchissement de la RN57 et du Doubs. Ceci se traduit notamment par le fait qu'environ un tiers du coût total du projet est dédié à des aménagements visant l'amélioration des modes de transports alternatifs dans le secteur géographique concerné.

La commission remarque que le plan des aménagements proposés pourrait être complété en faisant figurer de manière claire la localisation du passage souterrain reliant le quartier des Vallières à la Malcombe (Figures 5.1 et 5.2).

Figure 5.1 – Passage souterrain reliant le quartier des Vallières à la Malcombe



PLAN GENERAL DU PROJET RETENU (SOURCE : DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTE)

Figure 5.2 – Localisation du passage souterrain reliant le quartier des Vallières à la Malcombe (Pièce G, p.38/311)

5.3.5. Transports en commun

Observations concernées

Les transports en commun donnent lieu à une partition équilibrée des avis : 6,2% des observations (30) évoquent une bonne prise en compte (Tableau 5.10) alors que 6,4% (31) considèrent qu'ils devraient faire l'objet de plus d'attention (Tableau 5.11).

Transports en commun pris en compte	
Nombre d'observations	30
Référence des observations	RN41 RN56 RN107 RN115 RN140 RN187 RN192 RN201 RN245 RN249 RN250 RN270 RN289 RN301 RN304 RN305 RN307 RN308 RN325 RN381 RN402 RN403 RN414 RN417 RN422 RN425 RN451 BES3 BES7 BES18

Tableau 5.10 – Liste des observations évoquant une prise en compte satisfaisante des transports en commun

Transports en commun à développer	
Nombre d'observations	31
Référence des observations	RN123 RN227 RN236 RN237 RN243 RN246 RN259 RN266 RN278 RN294 RN296 RN299 RN317 RN320 RN333 RN367 RN375 RN378 RN389 RN424 RN426 RN427 RN435 RN436 RN437 RN440 RN441 RN446 RN447 RN449 BES16

Tableau 5.11 – Liste des observations considérant que les transports en commun sont insuffisamment pris en compte par le projet

Résumé des observations

Les contributeurs qui évaluent positivement la prise en compte des transports en commun par le projet soulignent les points listés ci-après.

- Le projet assure le développement des transports en commun et crée des voies propres pour les bus grâce à une enveloppe financière allouée aux mobilités alternatives représentant le tiers du budget total.
- Le projet permet une fluidification des déplacements pour tous les modes de transport.
- Le projet facilitera l'accès aux parkings-relais pour ensuite prendre les transports en commun.
- Le projet apporte des réponses concernant le trafic des lignes de transports en commun ce qui renforcera l'intermodalité.

D'autres contributeurs en nombre à peu près égal estiment au contraire que le projet n'apporte pas de réponse suffisante en matière de transports en commun. Les opinions à l'appui de ces avis font ressortir les considérations suivantes :

- La part des aménagements envisagés en direction des transports en commun est estimée trop faible alors que cela devrait être la priorité et que les politiques de mobilité devraient être centrées sur le développement des alternatives à l'autosolisme.
- La prise en compte de l'intermodalité est considérée comme insuffisante et ne répondant pas aux engagements de la France en matière de réduction des émissions atmosphériques.
- Le projet ne montre pas de mise en cohérence avec les plans de mobilité.
- Les financements alloués au projet pourraient être investis vers les modes de déplacement alternatifs tels que le bus ou le train en actant l'abandon du projet de doublement de la RN57.
- Il serait préférable de prévoir un développement préalable de l'offre de transports alternatifs associé à une interdiction du transit poids-lourds afin d'évaluer si les travaux envisagés sont réellement nécessaires.

D'autres contributeurs souhaitent une amélioration du projet sur des points précis, notamment en ce qui concerne :

- le développement de liaisons de transports en commun et l'amélioration des cadences (bus, train, tramway) entre le secteur périurbain (notamment pour les communes du plateau et la zone de Larnod) et le centre, y compris à des heures tardives,

- la réalisation d'une voie dédiée pour les transports en commun et la mise en place d'un dispositif d'insertion prioritaire des transports en commun dans la côte de Larnod,
- la création d'une halte ferroviaire dans l'ouest de Besançon et la mise en cohérence de l'offre ferroviaire avec les besoins de mobilité à l'échelle métropolitains.

Réponses du porteur de projet

Le porteur de projet rappelle (i) que l'amélioration de la fluidité sur la RN57 est l'enjeu majeur du projet et que ceci permettra d'améliorer le niveau de service des lignes de transports en commun qui l'empruntent et que (ii) des aménagements spécifiques sont prévus 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 pied 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. »

La DREAL conclut que « 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 ».

Appréciation de la commission

Des aménagements spécifiques et conséquents ont été prévus dans la partie la plus urbaine du projet en ce qui concerne les transports en commun routiers, notamment afin de faciliter les franchissements de la RN57 et la desserte des quartiers riverains. La fluidification du trafic, qui est l'un des objectifs majeurs du projet, permettra également l'amélioration de la qualité de service des bus. Ces éléments amènent la commission d'enquête à considérer que la mobilité en transport en commun routier a été bien intégrée à la réflexion sur le projet, objet de la présente enquête publique. La commission estime que le projet accorde une part significative et appropriée au développement de cette alternative au transport individuel.

Le dossier mentionne l'existence d'une infrastructure ferroviaire développée et la perspective d'une halte ferroviaire à l'ouest de Besançon. La commission constate qu'indépendamment des transports collectifs routiers, le train pourrait constituer un moyen complémentaire et attractif de satisfaire les

besoins en transport à l'échelle métropolitaine en mettant en place une offre adaptée en termes d'horaires, de cadencements et en assurant la continuité effective entre les lignes existantes en évitant les transbordements et les temps d'attente rebutants à la gare Viotte.

La commission constate que la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 a confié aux régions le rôle de chef de file pour structurer la gouvernance et la mobilité au niveau local, et donc la responsabilité de définir les bassins de mobilité, l'objectif étant d'identifier l'échelle appropriée pour améliorer la coordination des acteurs et ainsi faciliter l'émergence de nouvelles mobilités sur les territoires. La loi LOM attribue aussi aux régions le rôle de chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport ».

Dans ce contexte, la commission regrette que le conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, chef de file de la mobilité et autorité organisatrice du transport ferroviaire, n'ait pas souhaité donner suite à ses demandes d'information sur la politique et les actions qu'elle mène dans ce domaine à l'échelle de la métropole bisontine. La commission estime que l'absence de ligne directrice claire et partagée par les acteurs pourrait constituer, si tel était le cas, un frein à la recherche et à la mise en place de réponses appropriées intégrant les différents modes de transport, en raison de la répartition des attributions et des compétences (transport en commun routier, transport ferroviaire, transport routier) entre les différentes parties prenantes.

5.3.6. Développement et attractivité de la métropole de Besançon

Un nombre non négligeable d'observations (40 intervenants soit 8,2%) mentionnent un effet positif sur l'attractivité et le développement de la métropole.

Développement et attractivité de la métropole de Besançon	
Nombre d'observations	40
Référence des observations	RN10 RN12 RN23 RN42 RN44 RN54 RN60 RN70 RN99 RN113 RN132 RN137 RN140 RN150 RN155 RN156 RN185 RN187 RN192 RN199 RN201 RN218 RN224 RN226 RN249 RN285 RN289 RN292 RN304 RN305 RN316 RN325 RN381 RN413 RN417 RN425 RN439 BES7 BES15 BES18

Tableau 5.12 – Liste des observations considérant que le projet favorise le développement et l'attractivité de la métropole bisontine

<u>Résumé des observations</u>

Les différentes observations formulées dans ce domaine font état :

- d'un désenclavement de la ville, notamment dans le secteur ouest de la métropole, une meilleure accessibilité de l'agglomération renforçant l'attractivité des différents pôles d'activités économiques,
- de la préservation de l'image d'une commune où il fait "bon vivre" (qualité de vie et bien-être des habitants et des usagers de la route),

- du développement du Haut-Doubs et de l'agglomération (gage d'attractivité économique, résidentielle et touristique locale et internationale)
- d'une amélioration des connexions avec les territoires voisins (Jura, Lorraine, Alsace, Rhône-Alpes et Suisse), la RN57 étant un axe stratégique reliant plusieurs métropoles régionales telle que Nancy à la Suisse.

Réponse du porteur de projet

Dans son mémoire en réponse, la DREAL Bourgogne-Franche-Comté indique « 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 bisontine, 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.* »

Avis de la commission

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage retranscrit un paragraphe du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT de l'agglomération bisontine confirmant les contributions du public sur l'intérêt du doublement de la RN 57 quant à l'attractivité du territoire à l'échelle locale mais également nationale et internationale et ce, dans les secteurs économique et touristique mais également en termes de qualité de vie.

Le projet soumis à l'enquête publique est même qualifié comme un objectif majeur à achever dans les meilleurs délais.

En ce sens, la commission constate que les aménagements proposés correspondent pleinement aux prescriptions des documents de planification territoriale.

5.3.7. Coupure du tissu urbain – « autoroute urbaine »

Certains opposants au projet (47 soit 9,7%) avancent l'argument d'un renforcement de la coupure du tissu urbain par l'aménagement projeté, qui est qualifié d'« autoroute urbaine » (Tableau 5.13).

Coupure du tissu urbain – « autoroute urbaine »	
Nombre d'observations	47
Référence des observations	RN76 RN123 RN124 RN129 RN135 RN142 RN146 RN188 RN214 RN244 RN254 RN274 RN279 RN280 RN281 RN282 RN288 RN294 RN299 RN302 RN313 RN320 RN333 RN334 RN338 RN340 RN352 RN359 RN377 RN385 RN386 RN390 RN397 RN406 RN408 RN409 RN423 RN426 RN427 RN433 RN437 RN441 RN442 RN443 RN446 RN447 RN449

Tableau 5.13 – Liste des observations considérant que le projet favorise la coupure du tissu urbain

Résumé des observations

De nombreuses observations font état d'une crainte quant au renforcement de la "fracture" urbaine entre le quartier de Planoise et le centre-ville en lien notamment avec le dimensionnement de l'aménagement projeté ("nouvelle frontière pour Planoise […] coupent symboliquement et physiquement le quartier populaire de Planoise du centre-ville […] renforcera le clivage avec le quartier de Planoise qui se verra séparé du reste de la ville par un axe immense et par la construction d'un mur anti bruit de 4 mètres de haut […] On voudrait isoler les Planoisiens que l'on ne s'y prendrait pas autrement ! […] fracture urbaine, sociologique, écologique et paysagère").

Un contributeur évoque l'illogisme du terme contournement du fait du positionnement géographique de la RN57 et l'incohérence de créer une 2 fois 2 voies au milieu de la ville.

Un autre s'interroge sur l'opposition entre ce projet qui va enclaver un peu plus Planoise et les politiques de la ville qui ont pour objectif d'améliorer le cadre de vie des habitants.

D'autres contributeurs affirment que le projet présente les caractéristiques d'une "autoroute urbaine" (largeur et aménagements annexes de protection) en opposition avec la limitation de vitesse envisagée ("2x3 voies […] élévation de gigantesques murs anti-bruit, de nouvelles bretelles d'accès, de ronds-points, de parkings poids-lourds […] boulevard urbain disproportionné […] ").

Réponse du porteur de projet

La DREAL Bourgogne-Franche-Comté indique qu'une mission de rédaction d'un programme d'aménagement « de et autour de » la RN57 a été réalisée sous l'égide de Grand Besançon Métropole en 2013-2014 « […] 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 […]. Le projet apporte ainsi une réponse aux enjeux de désenclavement des quartiers et de diminution de la fracture urbaine […]. »

Concernant les protections acoustiques, le maître d'ouvrage précise que « 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) ».

Avis de la commission

La commission constate que la RN57 dans son état actuel constitue d'ores et déjà une infrastructure qui induit une séparation certaine entre les quartiers riverains situés de part et d'autre de la voie routière. La commission considère que le projet prend en compte cette situation et met en œuvre une série de dispositions destinées à réduire ces aspects de coupure, notamment par les aménagements consacrés aux modes actifs et aux transports en commun.

En outre, au-delà de l'emprise routière du projet dans la partie urbanisée de son tracé, l'effet de coupure consécutif à la voie routière pourra être minimisé par un traitement paysager approprié. La commission observe que le porteur de projet s'engage à ce que le volet paysager du projet gagne en précision lors des études approfondies réalisées dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. A ce sujet, la commission d'enquête considère positivement l'engagement pris par le porteur de projet de s'adjoindre les services de prestataires compétents pour la réalisation d'une étude d'insertion urbaine et paysagère.

Le maître d'ouvrage a également apporté des éléments complémentaires à la commission (document de 20 pages communiqué par voie électronique le 13 mai 2022 en réponse aux demandes de précision de la commission) en indiquant que la mise en place des protections acoustiques et du revêtement acoustique sur la chaussée aura une efficacité importante (atténuations de l'ordre de -2,5 dB à -12 dB) et ne se traduira pas par un effet d'isolement des logements derrière un mur antibruit, les voies étant situées nettement en contrebas des immeubles.

5.3.8. Périurbanisation, étalement urbain

Le projet est considéré comme susceptible de favoriser l'étalement urbain et la périurbanisation par 30 contributeurs (6,2%).

Périurbanisation, étalement urbain	
Nombre d'observations	30
Référence des observations	RN14 RN97 RN135 RN146 RN188 RN214 RN236 RN243 RN246 RN278 RN279 RN280 RN282 RN288 RN302 RN318 RN319 RN352 RN359 RN369 RN386 RN390 RN409 RN426 RN427 RN429 RN441 RN442 RN443 RN449

Tableau 5.14 – Liste des observations considérant que le projet favorise la périurbanisation et l'étalement urbain

Résumé des observations

Certains contributeurs déplorent la périurbanisation qui, selon eux, contribue aux engorgements récurrents de la RN57. Ils craignent surtout que l'amélioration attendue de la fluidité sur le tronçon "Les Boulevards »-Beure n'encourage encore ce phénomène de périurbanisation déjà à l'œuvre en favorisant le recours à l'automobile pour les déplacements de proximité.

Réponses du porteur de projet

Le porteur de projet rappelle que l'urbanisme est l'un des domaines majeurs qui ont été décentralisés aux communes en 1983. Depuis cette date, celles-ci et leurs 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.

Le maître d'ouvrage souligne que 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 lors des divers échanges avec les élus de Grand Besançon Métropole.

La DREAL Bourgogne-Franche-Comté rappelle également que la lutte contre l'artificialisation des sols est un axe majeur du Plan biodiversité de l'Etat, avec comme objectif de parvenir à « zéro artificialisation nette ». Le porteur de projet souligne en outre que l'objectif de zéro artificialisation nette est reprise dans le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) de Bourgogne-Franche Comté qui précise que cet objectif sera mis en application à l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), lequel devra, en qui concerne l'agglomération bisontine, « 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. »

Appréciation de la commission

La commission fait le constat que la périurbanisation est un phénomène qui préexiste et qui s'est développé sur l'ensemble du territoire national à partir des années 1970. L'objectif de zéro artificialisation nette et la réflexion mise en œuvre à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération bisontine, en lien avec les communes périphériques, pour y parvenir lui donnent à penser que l'amélioration des conditions de circulation sur la RN57 n'aura pas pour conséquence un développement de la périurbanisation, laquelle est désormais strictement encadrée.

Les acteurs locaux disposent des moyens de maîtrise de l'urbanisation, grâce aux différents documents de planification, notamment les plans locaux de l'urbanisme et les schémas de cohérence territoriale.

5.3.9. Transit poids lourds

La problématique du transit des poids lourds et des nuisances induites sur la RN57 et sur les autres axes routiers interconnectés (principalement la RN83) a retenu l'attention de 94 personnes (19,3%), ce qui constitue ainsi un des points les plus évoqués par le public lors de l'enquête.

Transit poids lourds	
Nombre d'observations	94
Référence des observations	RN11 RN20 RN27 RN31 RN38 RN39 RN45 RN66 RN83 RN85 RN97 RN117 RN123 RN124 RN135 RN142 RN146 RN169 RN174 RN180 RN186 RN197 RN207 RN211 RN214 RN221 RN229 RN231 RN233 RN235 RN237 RN239 RN240 RN245 RN248 RN251 RN252 RN254 RN263 RN265 RN269 RN273 RN275 RN281 RN287 RN288 RN300 RN304 RN305 RN311 RN312 RN317 RN324 RN328 RN330 RN331 RN333 RN338 RN340 RN344 RN353 RN357 RN359 RN360 RN372 RN373 RN374 RN377 RN378 RN380 RN385 RN387 RN388 RN392 RN394 RN399 RN410 RN420 RN424 RN426 RN427 RN429 RN432 RN433 RN435 RN437 RN438 RN440 RN442 RN446 RN447 BES16 BEU2 BEU10

Tableau 5.15– Liste des observations évoquant les difficultés liées au trafic des poids lourds

Résumé des observations

Le public a fait état de nombreuses difficultés liées au trafic des poids lourds (PL) sur la RN57 et sur les axes routiers qui y sont directement connectés, tout particulièrement la RN83 à Beure. Les principales nuisances évoquées par le public en lien avec le trafic de transit national et international concernent :

- la densité du trafic de transit national et international, qui est considérée croissante et responsable de tout ou partie des congestions,
- les atteintes à la qualité de vie des riverains (bruit, difficultés d'insertion dans la circulation, qualité de l'air, stationnement sauvage, abandon de déchets…),
- la détérioration de la sécurité routière,
- les impacts environnementaux, notamment en termes d'émissions polluantes et de gaz à effet de serre,
- les congestions majeures qui surviennent en cas d'accident ou de panne.

Le public qui s'est exprimé à ce sujet considère également qu'une partie du trafic PL constaté est lié à un effet de shunt du trafic international qui quitte l'autoroute 36 entre Poligny et Besançon pour des raisons d'économie de distance parcourue, de temps de parcours et de péage autoroutier. Ces contributeurs craignent que la fluidification attendue du trafic grâce à l'aménagement projeté soit une incitation supplémentaire à utiliser cet itinéraire.

Un certain nombre d'observations considère également que l'aménagement d'un rond-point au niveau de Champ Melin constituera une source supplémentaire de ralentissement, les poids lourds les traversant plus difficilement que les véhicules légers.

Au vu de l'importance de cette thématique aux yeux du public et même si elle s'avère en partie indépendante de l'aménagement projeté, la commission a quant à elle souhaité disposer d'une synthèse informative résumant le cadre réglementaire actuel concernant la circulation des poids lourds en transit sur la RN57 et les possibilités de faire évoluer ce cadre réglementaire dans 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.

Réponse du porteur de projet

Le maître d'ouvrage rappelle que la question du transit des poids lourds sur la RN83 est un sujet ancien et il considère qu'il est indépendant de l'aménagement des 3,7 km de chaussée concernée de la RN57. Il rappelle aussi 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. Le maître d'ouvrage en conclut que « 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) ».

Le porteur de projet fournit à nouveau les données de caractérisation du trafic en moyenne journalière (Figure 5.3a et b), qui montre selon lui que « 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 ».

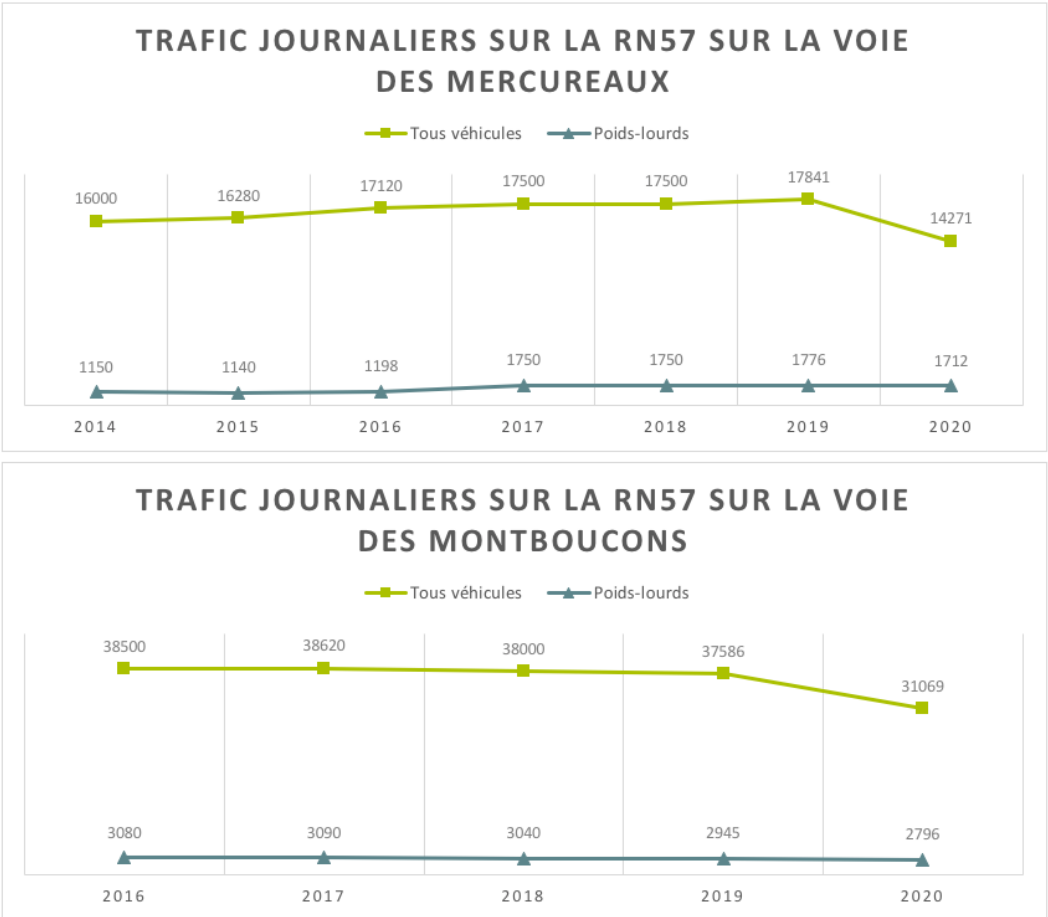


Figure 5.3a – Evolution des trafics en moyenne journalière sur la voie des Mercureaux et sur la voie des Montboucons (Mémoire en réponse, p.8/48)

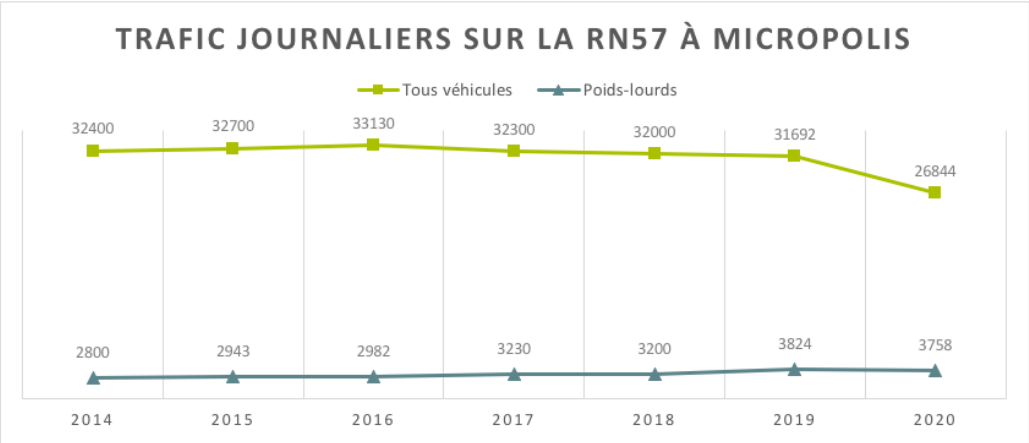


Figure 5.3b – Evolution des trafics en moyenne journalière à Micropolis (Mémoire en réponse, p.8/48)

Le pétitionnaire fournit également des informations concernant la répartition horaire du trafic au niveau de Micropolis dans le sens Besançon-Beure (Figure 5.4, graphe de droite) et dans le sens Beure-Besançon (Figure 5.4, graphe de gauche).

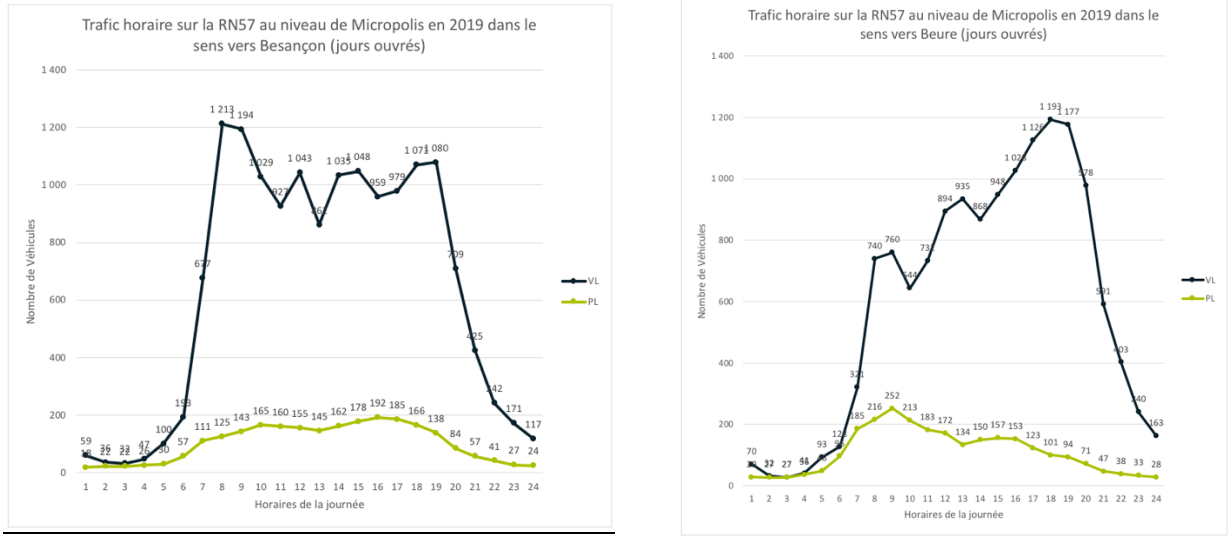


Figure 5.4 – Evolution des trafics horaires à Micropolis, graphe de gauche trafic vers Besançon, graphe de droite vers Beure (Mémoire en réponse, pp.8-9/48)

Le maître d'ouvrage considère que le trafic poids lourds représente une faible proportion du trafic total. Il estime aussi qu'il existe des comportements d'évitement des poids lourds vis à vis des congestions apparaissant aux heures de pointe.

Le maître d'ouvrage précise ensuite le cadre réglementaire concernant la circulation des poids lourds en transit. « 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 outre, l'autorité de police peut prescrire des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité l'exige.

Le maître d'ouvrage explique également que : « 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 justifiées 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 ».

Il apparaît ainsi que

- « 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. »

Le maître d'ouvrage indique aussi que « … 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 ».

Le porteur de projet rappelle que l'itinéraire alternatif par les autoroutes A36 et A39 permettant d'éviter la RN83 et la RN57 entre Poligny et Ecole-Valentin est plus long de quelques dizaines de kilomètres et présente un surcoût important en matière de péage et de carburant. Il considère que « …sans préjuger de la position d'un juge administratif, cet allongement de parcours représente un détour excessif au sens de la jurisprudence ».

Le maître d'ouvrage fait également référence à la Commission de l'aménagement du territoire et du Développement durable du Sénat – présidée par le sénateur du Doubs Jean-François Longeot – qui a rendu le 7 juin 2021 les conclusions du rapport de la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux : « 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 1er 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. »

Concernant les aménagements retenus (une seule voie par sens entre Beure et Champ Melin et ajout d'un rond -point au niveau de Champ Melin), le pétitionnaire indique que les trafics attendus sur ces sections sont « assez loin du seuil théorique de saturation » et que « une amélioration de la fluidité est donc bien à attendre sur ce secteur ».

Le maître d'ouvrage explique aussi que, comme l'ont remarqué certains contributeurs, il serait possible de supprimer l'un des deux giratoires de Beure. Ce giratoire n'aura plus d'utilité en fonctionnement normal, il a cependant été décidé de le conserver pour en disposer lorsqu'il sera nécessaire de programmer des travaux de maintenance sur l'un ou l'autre des viaducs franchissant le Doubs. Le porteur de projet conclut : « 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 ».

Appréciation de la commission

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage à propos de la distinction à établir entre le présent projet d'aménagement de la section « Les Boulevards »-Beure et la problématique du transit des poids lourds sur la RN83. La commission note cependant que ce trafic depuis et vers la RN83 affecte par construction celui de la section de la RN57 faisant l'objet du présent projet. En conséquence, la commission considère que les observations du public qui portent sur les conséquences du trafic de transit des poids lourds sur cette section sont fondées à être analysées et prises en compte dans le cadre de la présente enquête.

La commission considère que l'affirmation du maître d'ouvrage selon laquelle « 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) » n'est pas totalement fondée. En effet, les données communiquées dans le mémoire en réponse (Figures 5.3a, 5.3b, 5.4) en ce qui concerne le trafic journalier des PL sur la RN57 montrent des éléments qui ne sont pas mis en avant dans l'analyse effectuée par le maître d'ouvrage :

- le trafic PL s'est fortement accru entre 2016 (1198 PL/jour) et 2017 (1750 PL/jour) sur la voie des Mercureaux et il s'est stabilisé à ce haut niveau ensuite (la commission n'a pas considéré les données recueillies en 2020, car les trafics ont vraisemblablement été fortement perturbés par la situation sanitaire),
- le trafic PL s'est également fortement accru entre 2016 (2982 PL/jour) et 2017 (3230 PL/jour) sur la RN57 à Micropolis et il est globalement stable depuis lors,
- l'intensité du trafic PL à Micropolis suit les mêmes variations journalières que le trafic général à l'exception de la fin de l'après-midi vers Beure où il décroit avant l'heure de pointe ; cela indique que le trafic PL contribue le plus souvent à la congestion en proportion de son intensité ; il n'apparaît donc pas que le comportement d'évitement des heures de pointe par les PL soit très marqué.

La commission considère qu'il est parfaitement loisible pour le public de s'inquiéter des conséquences de cet accroissement récent et significatif du trafic PL sur la section de la RN57 faisant l'objet du projet. La commission estime que ce trafic accru de PL ne fait qu'ajouter aux difficultés de circulation existantes. Dans ce sens, elle considère que l'aménagement projeté contribuera, par la fluidification qui en est

attendue, à améliorer très favorablement la situation sur la section concernée, même s'il est probable que les difficultés évoquées par le public persisteront ailleurs et ne seront pas résolues pour autant.

La commission prend acte des explications précises et très détaillées fournies par le maître d'ouvrage concernant le cadre réglementaire relatif à une éventuelle régulation du trafic de transit des PL sur le contournement ouest de Besançon et plus généralement sur les axes classés comme routes à grande circulation. La commission note également la tenue de discussions à ce sujet entre les associations, les élus, les services de l'Etat et les organisations professionnelles. La commission observe que le public paraît relativement ignorant du contexte et des contraintes liées à cette question, ce qui rend vraisemblablement compte de certaines expressions assez radicales recueillies pendant l'enquête. La commission note qu'il existe apparemment un besoin de communication sur ce sujet.

La commission note la proposition de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté de rendre transparent le giratoire de Beure le plus proche du Doubs en exploitation normale et recommande que cette suggestion du public soit suivie d'effet.

5.3.10. Coûts

Une part des observations (14% soit 68) contributions évoquent le coût important du projet.

Coûts	
Nombre d'observations	68
Référence des observations	RN14 RN85 RN86 RN92 RN124 RN143 RN154 RN186 RN188 RN227 RN235 RN236 RN240 RN242 RN243 RN244 RN253 RN254 RN255 RN259 RN262 RN278 RN279 RN280 RN282 RN285 RN287 RN288 RN291 RN294 RN296 RN299 RN304 RN312 RN313 RN317 RN318 RN319 RN334 RN338 RN344 RN352 RN360 RN374 RN378 RN383 RN385 RN386 RN388 RN393 RN397 RN399 RN401 RN406 RN408 RN409 RN410 RN424 RN426 RN427 RN435 RN437 RN440 RN441 RN444 RN447 RN449 RN450

Tableau 5.16– Liste des observations évoquant le coût du projet

<u>Résumé des observations</u>

Parmi les observations qui abordent les questions du coût du projet ou de son financement par les collectivités territoriales et l'Etat, certaines font état d'un gaspillage d'argent public, la plupart considère le projet trop onéreux pour le résultat attendu (130 millions pour 3,5 km de voies) et craint une explosion du budget prévisionnel en raison de la crise actuelle, de la pénurie de matériaux et des mesures compensatoires à mettre en œuvre pour satisfaire aux recommandations de l'autorité environnementale.

A ce titre, il est demandé que le plan de financement soit actualisé et que l'investissement prévu soit évalué au regard des effets attendus et des solutions alternatives envisageables.

De nombreux contributeurs s'inquiètent, en outre, de la capacité des collectivités locales et notamment de Grand Besançon Métropole à financer d'autres projets plus pertinents combinant les modes de transport, la relance du train, le développement des transports collectifs et l'intermodalité, compte tenu du risque d'assèchement de leur capacité d'emprunt.

Réponse du porteur de projet

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

Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique que 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.

Concernant l'échangeur de Champ Melin, la variante présentée à l'enquête publique est plus compacte au droit de l'échangeur, mais plus étalée dans la longueur, du fait des raccordements nécessaires à la RN83. Elle présente en outre une géométrie plus complexe pour restreindre l'espace, avec un ouvrage d'art courbe et la nécessité de mettre en œuvre des soutènements pour compacter le rétablissement de la RN83 et la réalisation de la RN57. L'estimation financière de cette variante s'élève à 8 345 975 € HT contre 5 388 550€ HT pour celle de 2019.

Appréciation de la commission

La commission prend acte de la réponse du maitre d'ouvrage et du communiqué de presse de M. le préfet du Doubs en date du 22 décembre 2021 indiquant que les différents partenaires ont trouvé un accord sur les modalités de financement du projet, sous réserve de la confirmation des différentes assemblées délibérantes.

Elle constate par ailleurs qu'environ un tiers du budget est consacré au développement des modes doux et des transports en commun qui n'auront, de fait, plus à être financés par les collectivités territoriales par ailleurs partenaires du projet.

Concernant l'échangeur de Champ Melin, la commission relève que la variante retenue représente un surcoût de l'ordre de 3 537 000 € TTC et s'interroge sur le bien-fondé du choix opéré.

3.5.11. Alternatives considérées comme non étudiées

Un nombre significatif d'observations (64 soit 13,1%) considère que d'autres alternatives auraient pu être proposées et bénéficier des financements dévolus au projet.

Alternatives considérées comme non étudiées	
Nombre d'observations	64
Référence des observations	RN83 RN129 RN135 RN146 RN162 RN214 RN227 RN235 RN237 RN240 RN243 RN246 RN248 RN253 RN254 RN259 RN262 RN279 RN280 RN282 RN288 RN302 RN319 RN333 RN338 RN344 RN352 RN359 RN360 RN367 RN374 RN375RN377 RN378 RN380 RN381 RN383 RN388 RN389 RN390 RN391 RN393 RN397 RN398 RN399 RN401 RN406 RN407 RN408 RN409 RN411 RN419 RN424 RN426 RN427 RN429 RN435 RN436 RN437 RN441 RN446 RN447 RN449 RN450

Tableau 5.17– Liste des observations évoquant les alternatives considérées comme non étudiées

Résumé des observations

Une part des observations (14,1%) relève que la voiture bénéficie, dans le projet, d'une place prépondérante au détriment d'autres modes de transport. Une réflexion sur les alternatives à la voiture aurait semblé plus judicieuse à de nombreux contributeurs, notamment aux associations écologiques, qui, s'appuyant sur l'avis émis par l'autorité environnementale, regrettent :

- qu'elle n'ait pas fait l'objet d'études approfondies,
- que les nouveaux modes de mobilité (tram, train, vélo) soient ignorés ou insuffisamment développés.

Ils suggèrent entre autres :

- de créer une voie réservée aux bus et au covoiturage,
- d'étoffer l'offre de transports publics y compris en périphérie,
- d'accroître le nombre de parkings de covoiturage,
- d'étoffer le réseau de vélos Ginko existant,
- d'investir sur l'étoile ferroviaire à 5 branches et de créer une halte à proximité du pôle santé.

Réponses du porteur de projet

Concernant l'approche des mobilités, le maître d'ouvrage souligne d'emblée que le projet a fait l'objet d'une approche globale qui n'oppose pas les différents modes de mobilité et leurs financements. Le postulat selon lequel la lutte contre le changement climatique passe par la suppression de la voiture individuelle et donc des infrastructures routières lui parait méconnaitre la réalité du terrain et les difficultés rencontrées par les habitants des communes rurales en raison de l'absence ou de l'insuffisance de desserte en transports en commun, dont les temps de parcours et les conditions de desserte (fréquence et/ou plage horaire de fonctionnement) sont peu encourageants, et qui ne peuvent, en raison d'un dénivelé trop important entre leur domicile et Besançon, utiliser le vélo comme moyen alternatif de déplacement.

Le maître d'ouvrage met également l'accent sur la part importante consacrée aux aménagements alternatifs à la voiture individuelle dans le projet présenté et notamment les voies pour les modes actifs ou celles réservées aux transports en commun notamment.

Il rappelle que l'intervention de l'Etat ou des collectivités locales ne se limitera pas au financement du seul projet routier soumis à enquête publique.

Concernant les moyens de désengorger la RN57 évoqués par les contributeurs (suppression du trafic poids lourds, développement du télétravail, désynchronisation des horaires de travail, baisse de la vitesse autorisée), le porteur de projet souligne :

- la part minimale des poids lourds dans le trafic ce qui l'amène à considérer que la suppression de ce trafic ne suffirait pas à rétablir la fluidité nécessaire,
- l'impact relativement peu important (2%) qu'autoriserait le développement du télétravail sur le trafic en heures de pointe,
- l'impact limité de la désynchronisation des horaires, compte tenu de la nature du public (étudiants peu motorisés),
- le peu d'effets d'une baisse de la vitesse autorisée qui, bien que retardant les engorgements, ne suffirait pas, à elle seule, à fluidifier le trafic.

Concernant la possibilité de réserver une voie aux bus et au covoiturage, le porteur de projet se déclare disposé à étudier cette question dans l'hypothèse où les modes de déplacement évolueraient plus rapidement que prévu.

Interrogé par la commission d'enquête sur le rôle de l'Etat dans la complémentarité intermodale à l'échelle de l'agglomération, les leviers dont il dispose et sur ses actions en cours, la DREAL Bourgogne - Franche-Comté rappelle le rôle des différents acteurs tel que défini par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), les outils mobilisés par l'Etat ainsi que les projets qu'il accompagne sur l'aire d'influence de la métropole bisontine.

Concernant le rôle des différents acteurs, la DREAL Bourgogne -Franche-Comté rappelle que la loi LOM a fait de la Région l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional, laquelle région est chargée de coordonner son action avec celles des autres autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et de fixer les règles générales relatives à l'intermodalité dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).

Des périmètres d'action ont ainsi été définis, qui ont permis à Grand Besançon Métropole de prendre cette compétence sur son territoire.

La DREAL Bourgogne-Franche-Comté, aux côtés de la Région, se considère donc au quotidien comme l'interlocuteur privilégié de nombreux partenaires. Parmi eux, la SNCF, Bourgogne Franche-Comté Mobilité Electrique ainsi que les collectivités territoriales auxquels elle apporte notamment ses conseils au même titre que les Directions Départementales des Territoires (DDT) qui accompagnent les projets.

Concernant les moyens, la DREAL Bourgogne-Franche-Comté rappelle que l'Etat et l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) disposent d'un certain nombre d'outils (financiers ou contribuant à la connaissance de la mobilité) parmi lesquels :

- le *Contrat de Plan Etat Région* (CEPR), document par lequel l'État et la Région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants d'aménagement du territoire,

- le *budget opérationnel de programme 203* (BOP 203), budget propre de l'Etat consacré aux infrastructures et services de transport,
- la *dotation de soutien à l'investissement local* (DSIL) qui permet un soutien accru aux collectivités pour des projets de mobilité sur les territoires concernant des voies vertes, pistes cyclables, cheminements piétons, aménagements destinés au covoiturage...
- l'appel à projets « *Transports en Commun en sites propres* » qui a permis, depuis 2019, le financement de 4 projets à Mâcon, Dijon, Besançon, Montbéliard,
- l'appel à projet TENMOD « *Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables* » qui, piloté par l'ADEME, 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* » qui, pilotés par l'ADEME également, permettent de soutenir des projets (autres que des infrastructures) portés par les collectivités et associations,
- l'appel à projet « *Continuités cyclables* » piloté par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, qui soutient les projets visant à rétablir les continuités cyclables/axes routiers, ferroviaires et fluviaux et pour lequel des actions de communication et d'appropriation ont été menées,
- le *Plan National Vélo*, suivi par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, qui renvoie à un certain nombre d'opérations à mettre en œuvre au plan local,
- le *Plan Régional Santé Environnement* qui prévoit plusieurs actions pilotées par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, principalement sur les mobilités actives,
- l'*Observatoire Régional des Transports* (ORT) qui, animé par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, la vocation à rassembler, 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.

Concernant les projets accompagnés par l'Etat dans l'aire d'influence de la métropole bisontine, la DREAL Bourgogne-Franche-Comté souligne que celui-ci intervient à plusieurs niveaux :

❖ le ferroviaire

Les projets financés dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 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.
Une étude capacitaire sur les nœuds ferroviaires de Dijon et Besançon, un soutien au fret ferroviaire et des interventions en vue de la pérennisation du fret sur le réseau capillaire complètent ces actions.
Un projet de projet de création d'une halte ouest à Besançon, située au plus près du CHU Jean Minjoz et de l'ensemble du Pôle santé doit par ailleurs être débattu entre l'Etat, la Région et Grand Besançon Métropole.

❖ les transports en commun

L'Etat a participé au financement de plusieurs projets de transports en commun portés par Grand Besançon Métropole et notamment le tramway de Besançon, la ligne de bus en site propre « Gare Viotte-Campus-Temis » et le pôle d'échange multimodal de Saint Vit.

❖ les modes actifs

L'Etat a participé au financement de l'aménagement cyclable sur le pont de Velotte à Besançon et deux projets sont par ailleurs susceptibles d'être financés en 2022 : l'aménagement d'une liaison cyclable entre Franois et Chemaudin et celui d'une liaison cyclable entre Thise et Besançon.

❖ les aires de covoiturage

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 (32 places) et la seconde sur la commune de Miserey-Salines (49 places).

❖ Le pôle Viotte

En 2021, cinq services de l'État, 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.

❖ 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 Bourgogne-Franche-Comté accompagne les collectivités dans l'élaboration de ces documents.

Appréciation de la commission

La commission prend acte de l'engagement du porteur de projet en faveur de la complémentarité des modes de déplacement à l'échelle de l'agglomération bisontine et des moyens que l'Etat y consacre en appui des collectivités territoriales.

La commission recommande vivement que le projet de création d'une halte ferroviaire à l'ouest de la Métropole, à proximité du pôle santé, la modernisation de la ligne des horlogers ainsi que la mise en place d'une offre ferroviaire adaptée aux besoins métropolitains puissent aboutir rapidement dans la mesure où ils semblent tous particulièrement attendus par nombre d'usagers.

Concernant la désynchronisation des horaires de travail, la commission considère que le sujet mériterait d'être travaillé de façon plus approfondie, la population estudiantine n'étant pas la seule concernée.

3.5.16. Echangeurs, ronds-points

Les ronds-points ont retenu l'attention de 24 intervenants soit 4,5% du public qui s'est manifesté.

Échangeurs, ronds-points	
Nombre d'observations	24
Référence des observations	RN02 RN11 RN20 RN23 RN61 RN109 RN169 RN174 RN178 RN190 RN214 RN221 RN230 RN231 RN238 RN267 RN324 RN338 RN359 RN374 RN377 RN394 RN447 BEU9

Tableau 5.18– Liste des observations évoquant les échangeurs et les ronds-points

Résumé des observations

Les contributeurs s'étant manifestés sur le thème des ronds-points et échangeurs sont indistinctement favorables ou défavorables au projet. Pour autant, ils se retrouvent sur des craintes ou incompréhensions concernant différents aménagements :

- la conservation des deux ronds-points de Beure qui occasionnent des ralentissements et des difficultés de circulation notamment en lien avec le trafic poids-lourds ; le rond-point le plus proche du Doubs ne présentant plus un réel intérêt selon certaines personnes et faisant craindre des ralentissements perdurant y compris dans le sens Micropolis-Beure ;
- l'ajout d'un rond-point au niveau de Champ Melin depuis Beure imposant le passage de trois ronds-points pour un déplacement de Beure vers Micropolis avec les ralentissements induits,
- la complexité des aménagements dans la partie sud du projet (Champ Melin / Beure) liée aux contraintes du site (dessertes, dimensionnement, consommation d'espaces agricoles…).

D'autres expriment un souhait clair de suppression des ronds-points existants et des feux de régulation qui occasionnent de nombreux embouteillages et souligne par exemple le positionnement des feux non adapté pour la circulation propre à Beure… D'autres encore font des propositions d'aménagement différents.

L'ensemble de ces observations revèle une crainte de voir les embouteillages perdurer par la complexité des aménagements proposés (ajout d'un rond-point, réduction du nombre de voies de circulation…) Certaines estiment que l'absence d'intervention sur la RN83 impactera le flux de trafic sur la RN57 au niveau du tronçon objet de la présente enquête publique, rendant inopérant l'aménagement projeté.

Réponse du porteur de projet

La DREAL Bourgogne-Franche-Comté rappelle, dans son mémoire en réponse, que 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 d'autres types de carrefours. C'est plus la proximité des carrefours entre eux qui est susceptible d'engendrer des perturbations. Le projet présente trois giratoires successifs pour les usagers effectuant un trajet RN83 vers 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.

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

Concernant l'échangeur de Champ Melin, le porteur de projet indique que seuls deux flux de trafic vont emprunter ce giratoire :

- le flux des véhicules provenant de la RN83 et se rendant vers Micropolis qui est le flux principal Figure 5.5, à gauche),
- le flux très minime des véhicules provenant de la voie des Mercureaux et se rendant vers la RN83 (Figure 5.5, à droite).

Figure 5.5 – Giratoire de Champ Melin, itinéraire vers Micropolis en provenance de la RN83 (plan de gauche), itinéraire depuis la voie des Mercureaux-vers Beure (plan de droite), (Mémoire en réponse, p.35/48)

A l'horizon 2045, ces flux seront de l'ordre de 1000 véhicules par heure[1] (sens Beure -> RN57) en heure de pointe du matin, et de 920 véhicules par heure en heure de pointe du soir (sens RN57 -> Beure). Compte-tenu de la conception du giratoire, aucun flux de trafic ne vient intercepter le flux principal de la RN83 en direction de Besançon. Le fonctionnement de ce giratoire ne posera donc pas de problème de fluidité. Seul le flux provenant de la voie des Mercureaux en direction de Beure sera sans doute un peu plus en difficulté en ce qui concerne son insertion en heure de pointe, mais au vu du volume très faible de trafic attendu, il n'y a pas de saturation à attendre. Le maître d'ouvrage rappelle que 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% existera encore sur la branche en provenance de la RN83. En heure de pointe du soir, la réserve de capacité sera de 34%. Cela garantit ainsi un bon fonctionnement du giratoire, même à long terme.

Concernant la desserte de la station de Port Douvot par les poids lourds, le porteur de projet rappelle que, depuis la RN57, la station d'épuration de Port Douvot n'est actuellement 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 dans des zones assez densément habitées. Ce flux de poids-lourds en lien avec la station d'épuration est essentiellement en direction de la Haute-Saône. Le trajet des poids lourds en provenance de la RN57 nord en direction de la station d'épuration de Port Douvot est représenté sur la Figure 5.6.

[1] En réponse à la commission, le maître d'ouvrage a répondu dans sa note du 13 mai 2022 que les chiffres de la page 35 de son mémoire en réponse étaient erronés et qu'il faut prendre en compte ceux de la page 12.

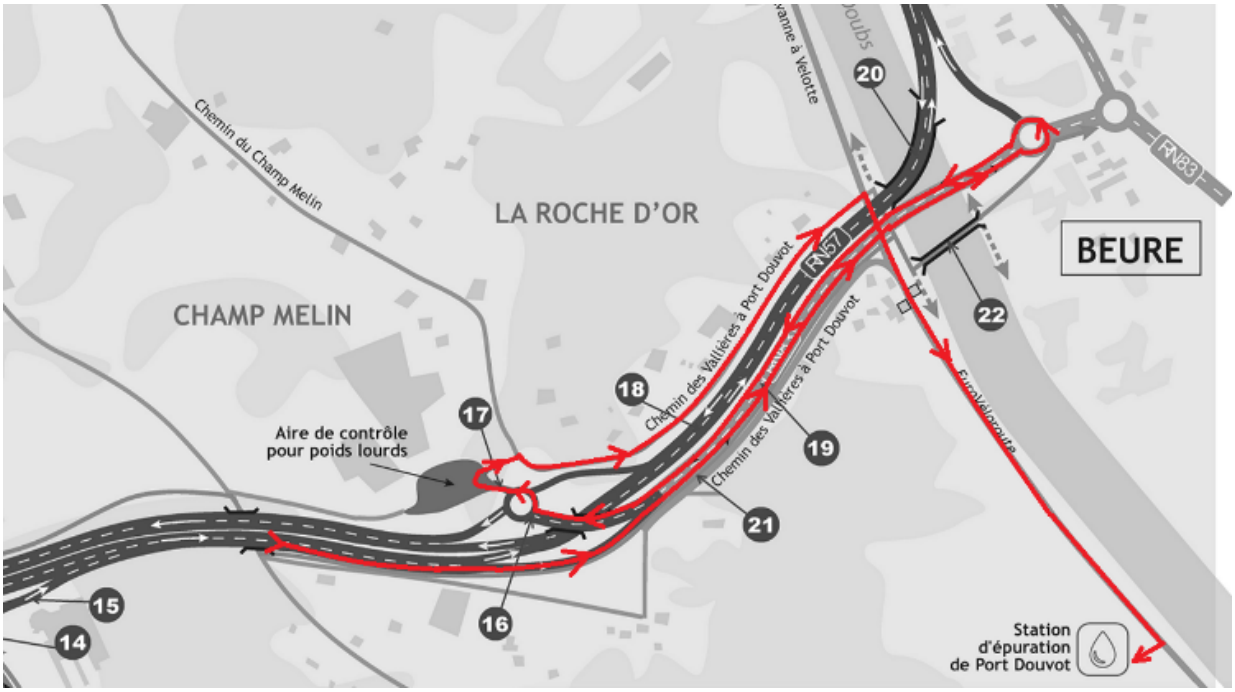


Figure 5.6 – Circuit à parcourir par les poids-lourds se rendant à la STEP de Port Douvot depuis la RN57 nord (Mémoire en réponse, p.35/48)

Le trajet des poids lourds en direction de la RN57 nord depuis la station d'épuration de Port Douvot est représenté sur la Figure 5.7.

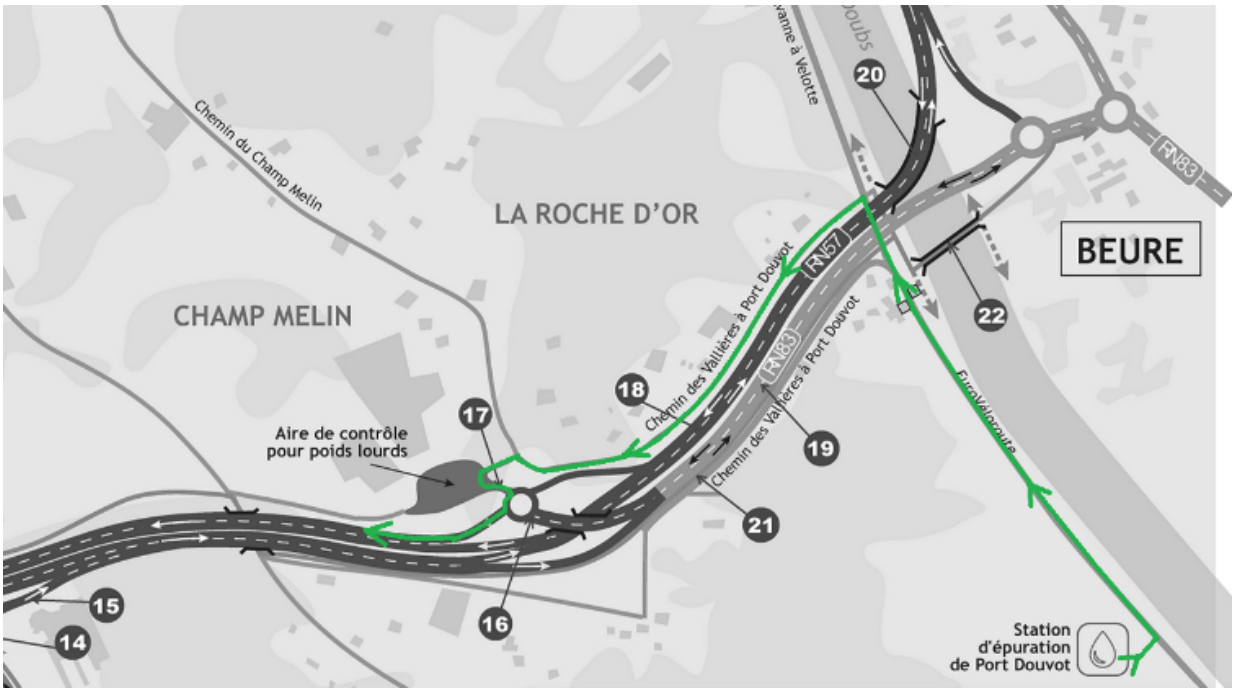


Figure 5.7 – Circuit à parcourir par les poids-lourds se dirigeant vers la RN57 nord depuis la STEP de Port Douvot (Mémoire en réponse, p.36/48)

La commission ayant souhaité connaître les intérêts et inconvénients de l'échangeur « à lunettes » du Champ Melin qui avait été présenté lors de la concertation publique de 2019 (Figure 5.8). Le maître d'ouvrage a apporté différents éléments de réponse.

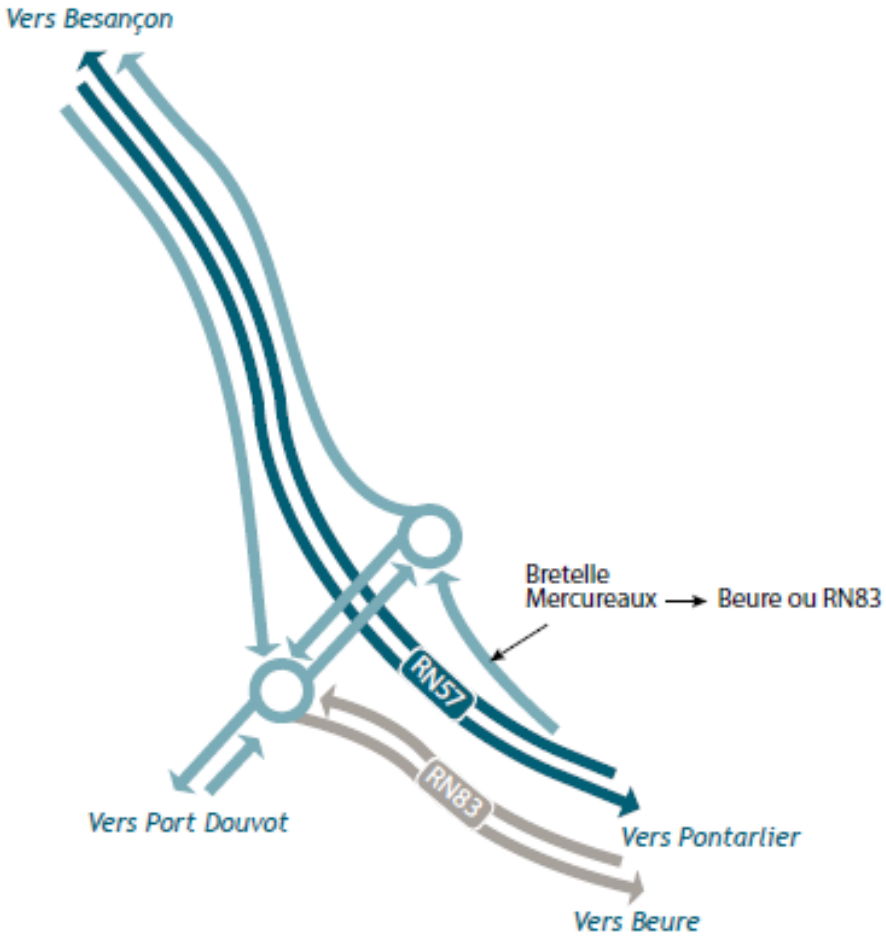


Figure 5.8 – Variante de l'échangeur de Champ Melin présentée lors de concertation de 2019 (Mémoire en réponse, p.41/48)

Cette variante avait l'avantage majeur d'être très classique et donc très lisible, les usagers étant familiers de ce type d'aménagement. Elle 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 le mouvement depuis la RN57 nord vers la RN57 nord en direction de Micropolis et le mouvement depuis la RN83 vers la voie des Mercureaux.

L'échangeur « à lunettes » a en outre une fonctionnalité complémentaire en complément du demi-diffuseur des Vallières : il permettrait 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 sortant du quartier des Vallières par la rue Blaise Pascal en direction de Beure, l'échangeur du Champ Melin – situé à 800 m seulement – permet de repartir vers le nord (Figure 5.9). Il permet 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 (Figure 5.6).

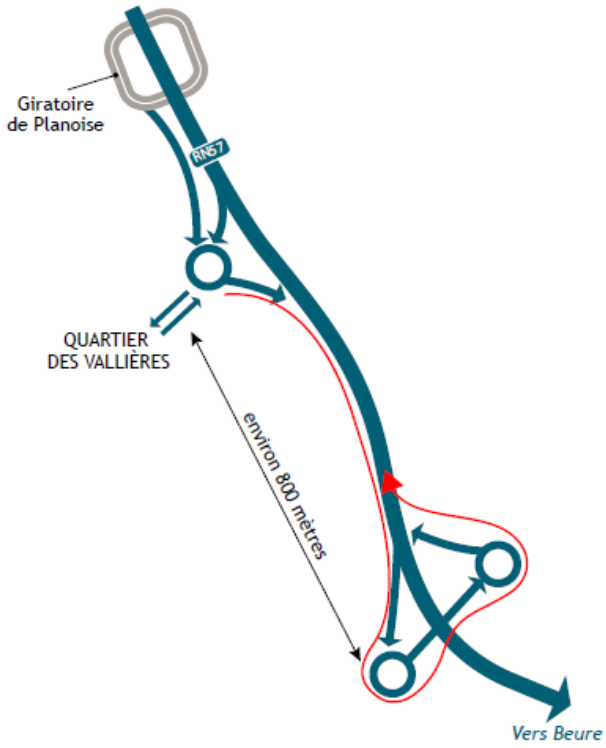


Figure 5.9 – Circulations autorisées par l'échangeur « à lunettes » présenté lors de concertation de 2019 (Mémoire en réponse, p.42/48)

De plus, l'échangeur « à lunettes » a un coût inférieur à la variante présentée à l'enquête publique, puisque l'ouvrage d'art franchissant les voies de circulation de la RN57 est beaucoup plus classique (perpendiculaire à la voie) et plus court.

Les deux inconvénients mis en avant par les contributeurs lors de la concertation publique de 2019 sont les suivants :

- Il est constitué de deux giratoires : les usagers en provenance de la RN83 et voulant se rendre en direction de Micropolis doivent emprunter 4 giratoires (les deux de l'échangeur de Beure et les deux de l'échangeur de Champ Melin). Les contributeurs craignaient que ces 4 giratoires successifs n'induisent des ralentissements importants. 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 impacte les deux côtés du quartier des Vallières, et avait donc une emprise foncière plus importante.

Appréciation de la commission

La question du rond- point de Beure a été abordée dans le paragraphe 5.3.9 consacré au trafic poids lourds. La commission d'enquête prend acte de la décision du porteur de projet d'étudier en concertation avec la DIR-Est la possibilité de supprimer le rond-point situé au point de jonction entre la Voie des Mercureaux et la RN 83 en fonctionnement normal de circulation. L'effacement de ce rond-point participera à la fluidification de la circulation au niveau de Beure. Par ailleurs, l'inadaptation actuelle des ronds-points existants à Beure au regard du flux de circulation en heures de pointe ne devrait plus être un frein à la fluidité de la circulation puisque 50% environ du flux de circulation existant (venant de la Voie des Mercureaux) sera dévié par le nouveau viaduc de franchissement du Doubs.

La commission constate que l'aménagement du secteur de Champ Melin a évolué au gré des concertations opérées par le porteur de projet. Les objectifs de cet aménagement sont multiples :

- permettre la jonction entre la RN57 et la RN83 en conservant une fluidité en heure de pointe,
- assurer une meilleure desserte de la station d'épuration de Port Douvot,
- limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles, notamment au niveau des espaces naturels existants dans le secteur de la Roche d'Or,
- réduire l'impact sur la circulation des chemins des Vallières.

A la lecture du dossier soumis à l'enquête publique et du mémoire en réponse du porteur de projet, il apparaît que le choix retenu actuellement pour l'échangeur de Champ Melin n'offre pas des fonctionnalités équivalentes à l'échangeur « à lunettes » proposé au préalable. Les principaux inconvénients sont les suivants :

- une lisibilité de l'aménagement moyenne
- les itinéraires de desserte de la station d'épuration qui sont d'une grande complexité pour les poids lourds provenant du nord et qui sont beaucoup plus longs (+ 2 km), ce qui n'est pas de nature à réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques,
- cet aménagement n'autorise pas le retour vers la RN57 côté nord des véhicules provenant du quartier des Vallières, ce qui contribuera à engorger le secteur de Micropolis aux heures de pointe
- le coût de l'aménagement proposé dans le projet est beaucoup plus élevé que l'échangeur « à lunettes » précédemment prévu.

De ce fait, la commission considère que le choix de la variante retenue n'est pas d'une totale pertinence. L'aménagement d'un échangeur « à lunettes » offre des avantages indéniables en termes de mouvements rétablis, de coût et de desserte, notamment en ce qui concerne Port Douvot. Bien qu'elle apparaisse plus vertueuse à court terme en consommant moins d'espace, la variante proposée semble receler des incidences environnementales plus marquées à moyen et long terme. La commission recommande que ces incidences à long terme soient pesées avec soin et que le choix final soit réévalué en tenant compte de l'ensemble des critères présentés dans le Tableau 5.19. La commission note en particulier que la desserte poids lourds de la station d'épuration de Port Douvot apparaît en totale contradiction avec la volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre et que l'investissement représenté par la variante actuellement proposée apparaît également excessif comparé à la variante de 2019, beaucoup plus sobre de ce point de vue.

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 »)

Tableau 5.19– Echangeur de Champ Melin. Comparaison de la variante présentée dans le projet actuel et la variante « échangeur à lunettes » présentée lors de la concertation de 2019 (Mémoire en réponse, p.42/48)

3.5.17. Autres problématiques liées au choix du tracé et aux aménagements spécifiques retenus

Autres problématiques liées au choix du tracé et aux aménagements spécifiques retenus	
Nombre d'observations	83
Référence des observations	RN20 RN23 RN24 RN25 RN36 RN37 RN63 RN70 RN71 RN78 RN93 RN95 RN97 RN103 RN104 RN105 RN109 RN114 RN118 RN121 RN122 RN123 RN125 RN128 RN133 RN144 RN145 RN147 RN153 RN168 RN169 RN174 RN190 RN191 RN198 RN199 RN204 RN213 RN216 RN224 RN229 RN230 RN231 RN252 RN257 RN269 RN275 RN290 RN302 RN326 RN330 RN337 RN347 RN348 RN358 RN364 RN365 RN368 RN373 RN374 RN395 RN396 RN406 RN427 RN428 RN430 BES2 BES4 BES5 BES6 BES8 BES9 BES10 BES11 BES13 BES15 BES16 BEU4 BEU6 BEU8 BEU9 BEU10 BEU17

Tableau 5.20– Liste des observations évoquant d'autres problématiques liées au choix du tracé et aux engagements spécifiques retenus

Résumé des observations

L'ensemble des observations regroupées dans cette thématiques portent sur des aménagements spécifiques du tracé et sont donc listés ci-après par secteur du tracé.

❖ Echanges non rétablis

- La suppression de circulations et d'échanges non rétablis (voie des Mercureaux vers Beure, rue de Dole vers le nord…) est évoquée dans plusieurs observations.

❖ Aménagement Champ Melin - Beure

- La séparation entre la RN57 et la RN83 induit un passage de 2x2 voies à 2x1 voies pour chaque flux de circulation avec l'hypothèse d'un effet de goulet d'étranglement, source de nouveaux embouteillages du fait du flux de véhicules.

❖ Chemin des Vallières (côté pair)

- Les riverains du chemin des Vallières (côté pair) s'opposent à ce que ce chemin soit déporté sur le chemin privé bordant leurs habitations en raison de problèmes de sécurité, de bruit et de largeur inadaptée.
- Les riverains s'interrogent sur la nature des aménagements au niveau de ce chemin (matérialisation au sol de la voie automobile, de la partie cyclable), sur sa largeur et sa sécurisation…

❖ Chemin des Vallières (côté impair)

- Le déplacement du chemin impacte des serres horticoles avec la suppression de 15 places de parking sur 25 existantes et la suppression de la possibilité de circuler entre les deux parcelles composant l'exploitation.
- Les activités économiques existantes souhaitent bénéficier d'un accès direct depuis la RN57 afin de ne plus impacter les riverains du chemin de Montoille.

❖ Aire de contrôle poids lourds

- Les intervenants questionnent la justification du besoin de cette aire de contrôle.
- Les intervenants questionnent aussi son positionnement qui induit une consommation importante d'espaces naturels, la suppression de stationnements pour les activités économiques et la création d'aménagements de desserte.

❖ Echangeur de Micropolis

- La multiplication des échanges et la place du tramway sont évoquées.
- L'abandon de la trémie est abordé.
- Des observations portent sur le nouvel accès à Micropolis (sécurité, fluidité…)

❖ Echangeur du quartier des Vallières

- La crainte d'un accroissement de la circulation du fait de l'aménagement proposé et de l'implantation du magasin Grand Frais et de la perte de paisibilité du quartier est exprimée.
- La destruction de l'allée bordée d'arbres pose question.
- Des observations manifestent le souhait d'un échangeur complet permettant également de rejoindre le nord.

❖ Echangeur de Saint-Ferjeux et quartier de Terre Rouge

- La sécurisation de l'échangeur est considérée nécessaire.
- Quels sont les aménagements prévus au niveau du chemin des Mottes ?

- La création d'une voie supplémentaire impacte un laboratoire d'analyses médicales en matière d'accès et de stationnement au droit de l'entrée de l'établissement. Le laboratoire sollicite l'aménagement d'un accès depuis la rue de Terre Rouge et la compensation du stationnement perdu.

❖ Rue de Dole

- Le rond-point projeté va nuire à la fluidité de la circulation sur cette voie.
- Les riverains regrettent l'abandon du projet de sécurisation de l'accès à leurs habitations.

Réponse du porteur de projet

Plusieurs points d'attention sont regroupés dans cette thématique liée au tracé. Le mémoire en réponse du porteur de projet reprend ces problématiques par secteur et apporte des précisions spécifiques.

❖ Considérations générales

Le maître d'ouvrage rappelle qu'entre Champ Melin et Beure, le trafic s'écoule actuellement sur une seule route bidirectionnelle. Le trafic en direction de Besançon en heure de pointe du matin est de 2240 véhicules par heure, et le trafic en provenance de Besançon vers l'échangeur de Beure est de 2625 véhicules par heure. Le débit de saturation d'une route bidirectionnelle est estimé en moyenne 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 :

- 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. 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 fera au moyen d'une sortie en affectation. Sur les 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.

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. Le maître d'ouvrage considère donc que les trafics prévus en heures de pointe du matin et

du soir sur la voie reliant les Mercureaux à l'échangeur du Champ Melin étant 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.

Dans le sens voie des Mercureaux vers Besançon, le trafic ne passera plus par le giratoire qui est actuellement saturé mais rejoindra 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 congestion, tout au plus un léger ralentissement au niveau de la zone de rabattement sur une seule voie en bas de la voie des Mercureaux.

❖ Les échanges non rétablis

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). Cet échangeur 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. 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.

En ce qui concerne la suppression de la bretelle rue de Dole est vers RN57 sud, elle 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 (Figure 5.10) :

- rejoindre l'avenue François Mitterrand puis accéder à la RN57 via l'échangeur de Planoise, soit 400 mètres supplémentaires 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, soit 300 mètres de distance en moins et 1 minute d'allongement par rapport au parcours actuel par la bretelle existante.

Pour cet échangeur de Saint-Ferjeux, la suppression de la bretelle rue de 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 le nord 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, ce qui permet de rejoindre la RN57 via l'échangeur des Tilleroyes soit 100 mètres de distance supplémentaire et 2 minutes d'allongement par rapport au parcours actuel par la bretelle existante (Figure 5.11).

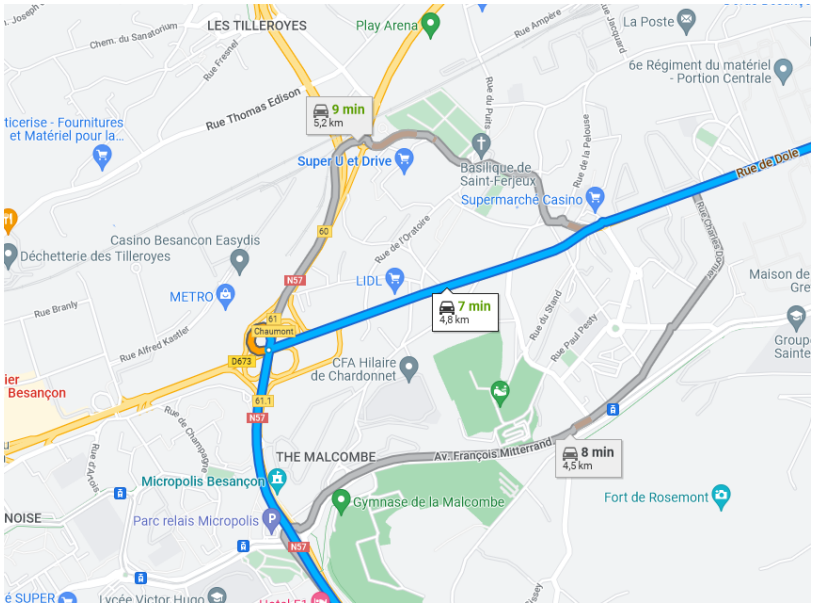


Figure 5.10 – Itinéraire de remplacement lié à la suppression de la bretelle rue de Dole est vers RN57 sud (Mémoire en réponse, p.31/48)

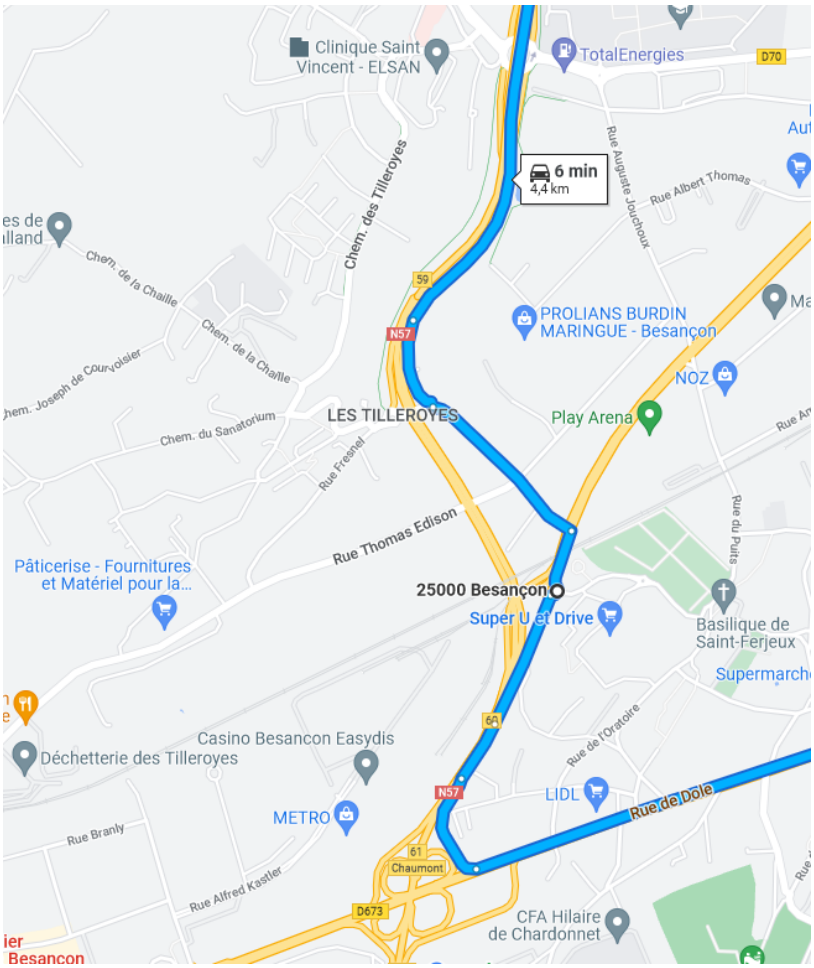


Figure 5.11 – Itinéraire de remplacement lié à la suppression de la bretelle rue de Dole est vers RN57 nord (Mémoire en réponse, p.32/48

La suppression de la bretelle RN57 nord vers rue de 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 rue de Dole soit 600 mètres de distance en moins et 1 minute d'allongement par rapport au parcours actuel par la bretelle existante (Figure 5.12) ;
- sortir de la RN57 au giratoire de Planoise et rejoindre l'avenue François Mitterrand puis la rue du Polygone pour arriver à la rue de Dole soit 200 mètres de distance supplémentaire et 1 minute d'allongement par rapport au parcours actuel par la bretelle existante (Figure 5.13).

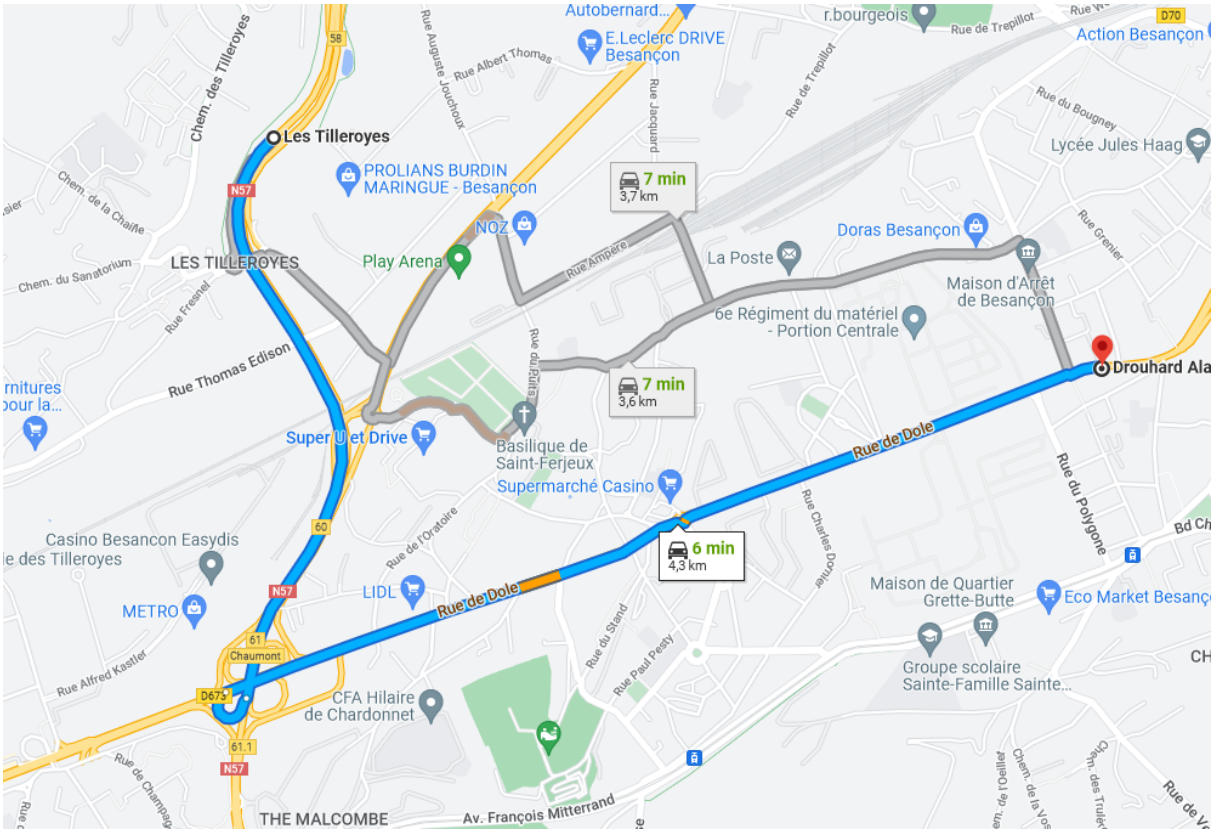


Figure 5.12 – Itinéraires de remplacement lié à la suppression de la bretelle RN57 nord vers rue de Dole est (Mémoire en réponse, p.32/48)

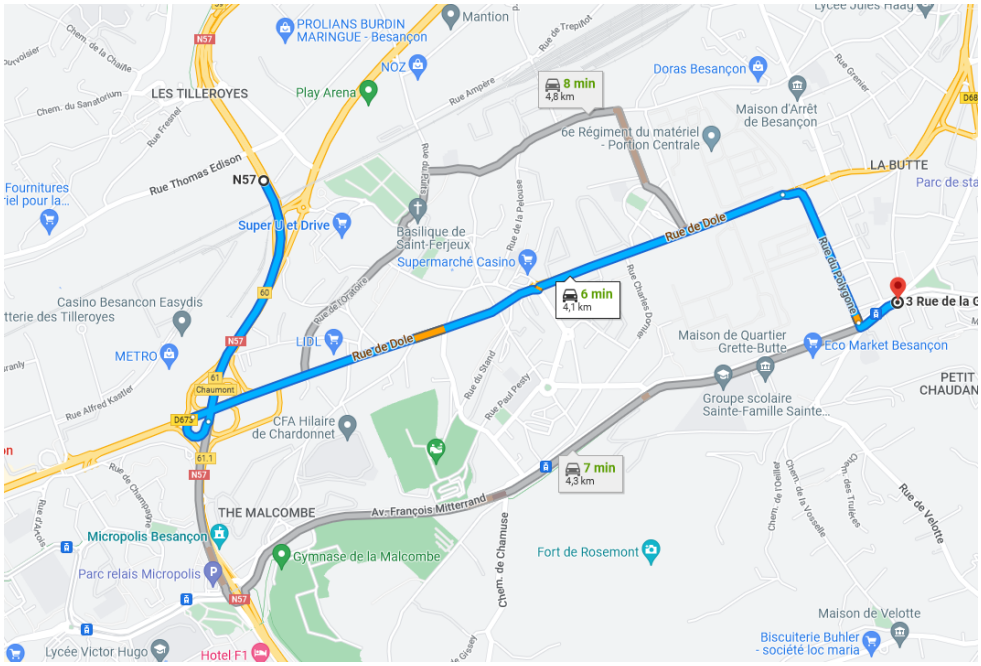


Figure 5.13 – Itinéraires de remplacement lié à la suppression de la bretelle RN57 nord vers rue de Dole est (Mémoire en réponse, p.32/48)

En ce qui concerne le giratoire de Beure, la suppression du mouvement voie des Mercureaux vers Beure impacte au maximum 10 véhicules par heure aux heures de pointe du matin et du soir. Les usagers arrivant de la voie des Mercureaux devront rejoindre l'échangeur du Champ Melin pour faire demi-tour et repartir vers Beure. Cela génèrera un allongement de parcours de 2 km et 3 minutes d'allongement par rapport au parcours actuel.

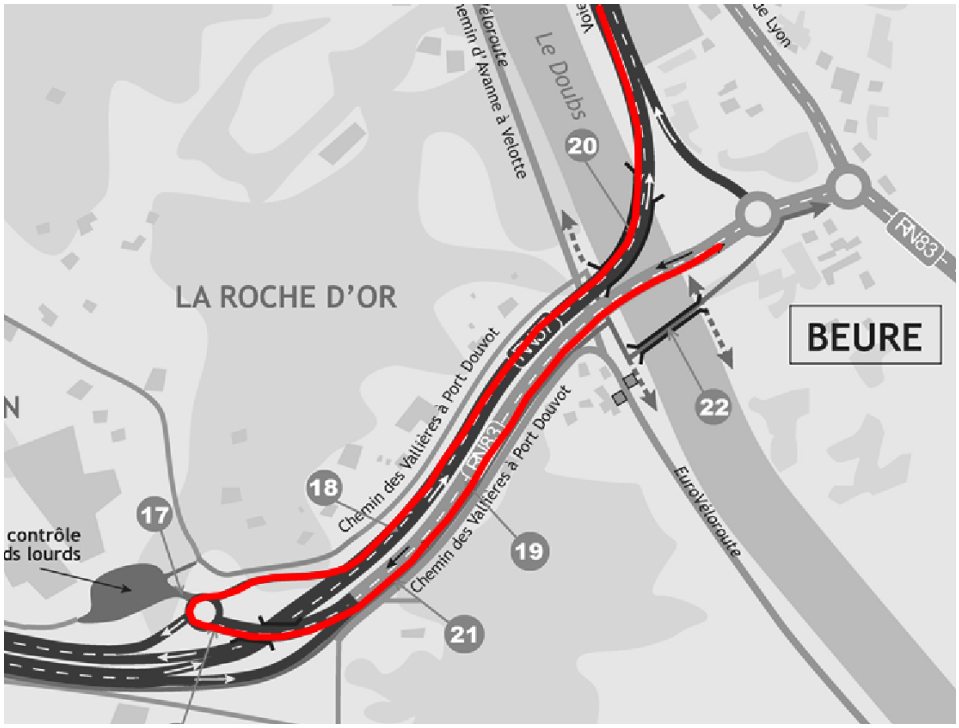


Figure 5.14 – Itinéraires de remplacement lié à la suppression du mouvement voie des Mercureaux vers Beure (Mémoire en réponse, p.33/48)

❖ Echangeur de Champ Melin. Aire de contrôle des poids lourds

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. 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.

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 supprimera 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 une à deux journées 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.

- Les véhicules provenant de la RN83 en direction de Besançon 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.
- Les véhicules provenant de la voie des Mercureaux en direction de Besançon doivent être interceptés en amont de la bretelle conduisant au giratoire et être orientés vers l'aire de contrôle. Après contrôle, ils sortent également de l'aire sur le giratoire pour reprendre la bretelle d'accès vers la RN57 en direction de Besançon.

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 réalisée. 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 Fallerans.

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 et 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 ne peut être sur cet emplacement, car pour la remise en circulation, les poids lourds ne 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.

❖ Chemin des Vallières, côté pair

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'aménagement de quelques surlargeurs pour pouvoir assurer les croisements de véhicules. Une telle organisation parait être en adéquation entre le trafic cycliste attendu, le trafic des usagers routiers très faible (uniquement des riverains) et l'espace disponible.

Concernant le tracé du chemin, il était initialement prévu de le rétablir le long de la RN57. Au vu des critères d'économie 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.

Figure 5.15 – Types d'aménagements prévus pour la voie mode doux, voie protégée de la circulation automobile cf. photographie de gauche, zone de croisement cf. photographie de droite (Mémoire en réponse, p.36/48)

❖ Chemin des Vallières, côté impair

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.

❖ Chemins de Montoille et de Champ Melin

Dans le cadre de l'élaboration du projet, des concertations ont eu lieu entre le maître d'ouvrage et les activités riveraines de ces voies, Emmaüs et pépinière. 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. Le maître d'ouvrage indique que pour les activités commerciales une telle mutualisation présenterait l'avantage de permettre un accès direct depuis la RN57 pour les clients. Le principe de mutualisation ne devant pas remettre en cause le principe d'étanchéité entre la RN57 et le chemin des Vallières, il est envisagé simplement un accès libre pour les clients sur l'aire de contrôle des poids-lourds avec un stationnement sur cet espace et un accès piéton vers les deux activités.

Le maître d'ouvrage considère qu'en tout état de cause, les contributions d'Emmaüs et de M. Dussert émises lors de l'enquête publique montrent 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.

❖ Rue Blaise Pascal

En réponse à une question de la commission, le maître d'ouvrage a présenté les itinéraires futurs pour desservir le secteur de la Polyclinique (Figure 5.16).

Figure 5.16 – Itinéraires de desserte du secteur de la Polyclinique depuis la RN57 nord et sud (Mémoire en réponse, pp.38-39/48 et Réponses aux questions du 13/05/2022, p.13/20)

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

- La rue Blaise Pascal, mise à double sens, accueille un trafic sensiblement plus important qu'à l'heure actuelle : 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 Russell 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 Russell, et de diminuer la saturation du giratoire de Planoise.

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 Russell.

❖ <u>La trémie devant Micropolis, présentée lors de la concertation de 2017 puis abandonnée</u>

La commission ayant souhaité connaître les raisons de l'abandon de la trémie couverte et quelques contributeurs regrettant cette suppression, le maître d'ouvrage a fourni les éléments de réponse exposés ci-après.

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.

Le maître d'ouvrage rappelle également que lors de cette concertation, la demande d'étudier la possibilité d'une sortie du site de Micropolis sur la RN57 vers le nord a été largement exprimée.

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. 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 le maître d'ouvrage 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 puisqu'il n'est plus nécessaire de faire passer la voie de sortie de Micropolis au-dessus de la RN57.

- Le quartier de Terre Rouge

Le laboratoire CBM25 ayant formulé de nombreuses inquiétudes quant au projet et la commission ayant souhaité obtenir des précisions sur les solutions et compensations prévues, le maître d'ouvrage a fourni les informations suivantes dans son mémoire en réponse.

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 et 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 une 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 appartenant déjà à l'Etat.

Le maître d'ouvrage signale aussi 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.

Appréciation de la commission

En ce qui concerne les congestions affectant la RN57 (voie des Mercureaux) et la RN83 (commune de Beure), la commission constate au vu des informations disponibles que la séparation des flux issus de la RN 83 et de ceux de la voie des Mercureaux en direction de la RN57 nord permet la résorption des

remontées de file sur la voie des Mercureaux et autorise la suppression des feux de régulation situés sur la RD683 et la RN83 à Beure. Au regard des observations formulées dans ce domaine, la commission considère donc que les attentes en la matière seront satisfaites et que la circulation sera facilitée au niveau de Beure en direction de Besançon.

En ce qui concerne les inquiétudes du public concernant le caractère bidirectionnel des voies entre Champ Melin et Beure, la commission observe que les éléments apportés par le maître d'ouvrage montrent que les flux de circulation de la voie des Mercureaux et ceux de Beure (RD683 et RN83) sont du même ordre et que les deux routes bidirectionnelles prévues ont une capacité suffisante - deux fois supérieure à la capacité actuelle - pour absorber les flux de circulation et ce jusqu'à l'horizon 2045. La commission estime donc que les aménagements projetés sont de nature à assurer la fluidité de la circulation future sur ce tronçon.

En ce qui concerne les échanges non rétablis, la commission constate que l'échangeur de Saint-Ferjeux, dans sa configuration et sa fréquentation présentes, ne correspond pas aux exigences actuelles en matière de sécurité et que cet échangeur participe aux phénomènes de congestion. Elle observe que le maître d'ouvrage a dû prendre en considération de multiples contraintes pour proposer la solution exposée dans le projet soumis à l'enquête publique. La commission note qu'au vu de ce contexte très contraint, le maître d'ouvrage n'est pas en mesure de présenter une solution intégrant toutes les fonctionnalités en termes d'échanges ; elle observe que le choix qui a été fait par le maître d'ouvrage, à savoir rétablir les bretelles une par une en respectant les règles de conception routière et en fonction de leur trafic par ordre décroissant, conduit à ne pas pouvoir restaurer tous les échanges préexistants. La commission constate que cette manière de procéder est dictée par le contexte et que le maître d'ouvrage a fait ses meilleurs efforts pour présenter une solution appropriée. Cependant, au vu des trafics mesurés sur ces échanges non rétablis et au vu des itinéraires de remplacement proposés, la commission s'interroge sur l'éventualité de la survenue de difficultés sur ces axes. La commission constate en effet que les itinéraires de substitution sont parfois complexes (Figures 5.10 à 5.13) et empruntent des voies où pourraient se produire, notamment aux heures de pointe, des ralentissements, congestions, nuisances, problèmes de sécurité… La commission recommande que ces éventualités fassent l'objet d'une attention particulière de la part du porteur de projet et que le cas échéant, des solutions soient recherchées par anticipation afin de ne pas engendrer des problèmes de sécurité ni des engorgements le long des itinéraires qui subiront ce surcroît de trafic.

En ce qui concerne l'aire de contrôle des poids lourds, la commission note d'après les réponses du porteur de projet, que plusieurs dispositifs de ce type existent déjà à proximité de Besançon. La commission constate que l'aire projetée permettrait de contrôler les poids lourds circulant dans le sens sud – nord qu'ils proviennent de la RN57 (voie des Mercureaux) ou de la RN83 (Beure). La commission remarque que les poids lourds provenant de l'est peuvent être arrêtés au niveau de l'aire d'Etalans alors que ceux provenant du sud peuvent l'être à Chenecey-Buillon. La commission constate donc que d'autres solutions, peut-être moins pratiques pour les services de contrôle, existent d'ores et déjà. Au vu de ces considérations, la commission conclut que le besoin de création d'une nouvelle aire de contrôle n'est pas patent. En outre, le dossier et le mémoire en réponse signalent que la création de cette aire correspond à deux autres fonctionnalités : elle pourrait d'une part être utilisée comme lieu de

stationnement pour les clients des commerces situés à proximité (Emmaüs et pépinière) et d'autre part devrait simultanément permettre le stationnement des poids lourds en transit. La commission s'interroge sur l'opérationnalité des modalités de fonctionnement qui seraient mises en œuvre pour concilier ces différents usages. Elle considère que l'éventualité que des conflits d'usage surviennent ne peut être écartée. Outre son coût, la création de cette aire induirait une consommation d'espaces naturels et agricoles qui ne semble pas entièrement justifiée au regard du besoin de contrôle exprimé. La commission note également qu'à l'exception des activités commerciales cette disposition du projet suscite des oppositions de la part des riverains qui se sont manifestés. Au vu de ces différents éléments, la commission émet donc une réserve concernant la pertinence de la création de l'aire de contrôle des poids lourds au lieu-dit Champ Melin.

En ce qui concerne les aménagements prévus sur le chemin des Vallières (côté pair), la commission prend acte avec satisfaction de la décision du porteur de projet de ne pas déporter le chemin des Vallières au niveau de la voie privée desservant des habitations. La commission constate que les aménagements prévus sont envisagés en adéquation avec la double destination de la voie : desserte automobile des propriétés riveraines et modes doux.

En ce qui concerne les aménagements prévus sur le chemin des Vallières (côté impair), la commission prend acte de la fermeture de cette voie au niveau du chemin de Montoille et du chemin du Champ Melin, décision qui prend en compte les requêtes des riverains. La commission constate que le projet suscite des observations et des inquiétudes de la part des deux activités économiques riveraines. La commission observe que le projet présenté ne prend pas en compte les différentes évolutions susceptibles de survenir et notamment la possible extension de l'activité Emmaüs. La commission recommande que ces aspects soient pris en compte dans les études et procédures ultérieures de telle sorte que le maintien et le développement de ces activités puissent être assurés dans les meilleures conditions en matière d'accessibilité et de desserte, dans la mesure où elles sont en relation avec le projet d'aménagement du contournement ouest de Besançon.

En ce qui concerne les observations relatives à la rue Blaise Pascal, la commission observe que le mémoire en réponse du porteur de projet apporte des éléments complémentaires tendant à démontrer que les aménagements prévus dans ce secteur contribueront à faciliter la circulation dans le quartier des Vallières sans pour autant augmenter les nuisances acoustiques de manière sensible[2]. La commission note également qu'en raison de la topographie, il n'est pas possible techniquement et avec un coût et des incidences environnementales acceptables de prévoir à ce niveau un échangeur complet autorisant un accès direct à la RN57 nord depuis la rue Blaise Pascal.

[2] La commission note qu'une erreur s'est glissée dans le plan « Itinéraire d'accès à la RN57 sud depuis le secteur de la Polyclinique » présenté en page 39/48 du mémoire en réponse, qui ne mentionne pas la possibilité d'utiliser la nouvelle bretelle projetée, qui autorise un accès direct sans passer par la rue Bertrand Russell, le boulevard Allende et l'échangeur de Micropolis. Cette erreur a été corrigée dans le document « Réponses aux questions posées par la Commission d'enquête le 06/05/2022 » envoyé par le maître d'ouvrage le 13 mai 2022 (Figure 5.16, plan de droite et en bas).

En ce qui concerne l'échangeur de Micropolis et les difficultés soulevées dans les observations du public, la commission constate que le maître d'ouvrage n'apporte pas d'éléments nouveaux dans son mémoire en réponse.

En ce qui concerne le projet abandonné de trémie, la commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage indiquant les justifications de la suppression de cet aménagement, à savoir les difficultés d'accès à Micropolis en phase chantier, le coût de cet équipement et la perte de places de stationnement au sein du parc des expositions. A ce niveau, la commission s'étonne que l'élargissement de l'emprise de la voie soit envisagé exclusivement du côté des immeubles de Planoise plutôt que du côté du parc des expositions. La commission constate que le projet actuel constitue une amélioration très sensible pour le parc des expositions qui voit son accessibilité, sa desserte et son fonctionnement évoluer positivement à de nombreux égards : création d'un accès principal du côté de l'avenue François Mitterrand, de voie réservée pour les exposants et services de sécurité, de voie spécifique modes doux et transports en commun… Dans ce contexte, la commission considère que la qualité de vie des riverains immédiats côté Planoise doit être prise en compte avec la même attention. La commission recommande donc que lors des études ultérieures, cette question de l'implantation plus ou moins proche du quartier de Planoise soit évaluée avec la plus grande circonspection, notamment en ce qui concerne l'intégration paysagère de la RN57 dans ce secteur. Elle souhaite qu'un juste équilibre soit recherché entre la qualité du cadre de vie dans le secteur et les considérations économiques liées à la suppression de places de stationnement.

En ce qui concerne les observations des habitants de la rue de Dole à propos de la sécurisation des accès privés, la commission constate que le maître d'ouvrage a dans un premier temps déployé des efforts pour améliorer la situation, mais que ces efforts n'ont pu aboutir faute d'un plein accord de l'ensemble des propriétaires concernés. La commission observe que cette position semble avoir évolué. La commission estime que l'accessibilité des habitations riveraines doit être sécurisée. Même si cette question sort du cadre strict du projet faisant l'objet de la présente enquête, la commission recommande que les contacts soient réactivés entre les diverses parties prenantes et les riverains de telle sorte qu'une solution puisse être recherchée et mise en œuvre.

3.5.18. Risques, Sécurité

Les effets sur la sécurité sont évoqués dans 56 observations (11,3%) et ce sont quasi-exclusivement des améliorations en lien avec le projet qui sont mises en avant (Tableau 5.21).

De nombreux contributeurs soulignent la dangerosité de cet axe de circulation et citent à l'appui les nombreux accidents se produisant régulièrement dans différents secteurs.

Résumé des observations

Les observations portent sur le caractère accidentogène de certaines sections telles que les ronds-points de Beure, l'échangeur de Saint-Ferjeux, les voies d'insertion… D'autres soulignent l'insécurité liée au

stress des conducteurs en raison des incivilités et de la fatigue occasionnées par les mauvaises conditions de circulation.

La sécurité des piétons, notamment au niveau du passage piéton de Micropolis, et des cyclistes est considérée comme n'étant pas assurée par les aménagements existants. D'autres observations pointent également les difficiles conditions d'exploitation de la route et les difficultés d'intervention des services de secours.

Risques, Sécurité	
Nombre d'observations	56
Référence des observations	RN40 RN52 RN56 RN92 RN100 RN102 RN113 RN118 RN120 RN137 RN140 RN152 RN159 RN171 RN174 RN176 RN179 RN187 RN189 RN193 RN201 RN206 RN210 RN213 RN222 RN249 RN250 RN260 RN264 RN265 RN270 RN279 RN289 RN304 RN305 RN307 RN308 RN325 RN331 RN332 RN354 RN381 RN402 RN403 RN414 RN417 RN422 RN425 RN438 RN439 RN451 RN452 BES3 BES5 BES10 BES18

Tableau 5.21– Liste des observations évoquant les risques et la sécurité

Réponse du porteur de projet

En réponse à ces observations, le porteur de projet confirme le ressenti actuel de la population : « 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 ».

Le maître d'ouvrage rappelle les éléments du diagnostic de sécurité réalisé :

- 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 personnes à mobilité réduite,
- 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.

En outre, le porteur de projet indique que : « 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. »

Avis de la commission

La commission constate que les contributeurs tout comme les collectivités locales et le porteur de projet s'accordent sur l'insécurité actuelle existant sur le tracé de la RN57 le long du tronçon objet de la présente enquête publique.

La commission considère que les aménagements proposés tels que la séparation physique des voies modes doux et routières, la création de passerelles modes doux propres et les aménagements des voies de circulation automobile sont un gage de sécurisation de l'itinéraire futur.

Elle observe également que la fluidification induite devrait assurer une baisse de fréquentation des voiries urbaines empruntées comme itinéraire d'évitement et par là, améliorer leur sécurité.

3.5.19. Phase chantier

Les effets liés au chantier sont évoqués dans 10 observations (2,1%) seulement (Tableau 5.22)

Phase Chantier	
Nombre d'observations	10
Référence des observations	RN12 RN18 RN36 RN39 RN66 RN129 RN304 RN390 RN440 BES1

Tableau 5.22– Liste des observations évoquant la phase chantier

Résumé des observations

Les inquiétudes exprimées portent sur l'incidence du chantier sur une circulation déjà difficile et sur la préservation des accès (rue Blaise Pascal depuis la rocade, parcelles KY70 et KY71 à Besançon).

La plus grande vigilance est attendue du porteur de projet quant au phasage des travaux afin de ne pas reproduire les désagréments occasionnés par le chantier du tramway. L'importance de ce phasage parait d'autant plus nécessaire que tous conviennent qu'il s'agit d'un chantier complexe du fait de la configuration des lieux et du trafic existant.

Réponse du porteur de projet

Le maître d'ouvrage mentionne 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 du quartier des Vallières avec la création d'une sortie supplémentaire de la RN57 vers la rue Blaise Pascal et la création du carrefour à feux régulés 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.

Avis de la commission

La commission prend acte de la prise en considération par le maître d'ouvrage des inquiétudes de la population quant à l'organisation du chantier et de la volonté de celui-ci de limiter, autant que faire se peut, ses impacts sur la circulation et les accès aux propriétés riveraines. La commission considère que l'organisation d'un planning précis de déroulement des travaux, en lien avec les entreprises retenues, la mise en place de délestages du trafic au fur et à mesure de l'avancement du chantier devraient permettre de perturber a minima les usagers.

3.5.20. Impacts humains

Les impacts directs sur les biens et le cadre de vie immédiat (impact humain) sont évoqués par les personnes susceptibles d'être directement concernés par le projet (22) et représentent 4,5% des observations (Tableau 5.23).

Impacts humains	
Nombre d'observations	22
Référence des observations	RN145 RN257 RN269 RN298 RN363 RN364 RN 365 RN374 RN395 RN396 RN427 RN430 RN446 RN448 BES1 BES2 BES10 BES19 BEU6 BEU8 BEU11 BEU12

Tableau 5.23– Liste des observations évoquant les impacts humains

Résumé des observations

La commission précise que certaines des observations passées en revue dans ce chapitre concernent également des thématiques proches et ont de ce fait également été analysées dans ces autres contextes.

Le public attend des précisions du maître d'œuvre quant aux incidences du projet sur les propriétés ou leur qualité de vie. C'est le cas, notamment :

- des riverains de la rue de Dole, du 200 au 226, qui regrettent l'abandon de la création d'une voie de desserte de leur quartier,
- de ceux du quartier de Port Douvot,
- de ceux du quartier des Vallières qui voient leurs propriétés amputées, voire détruites, ont des difficultés à percevoir les cheminements prévus, et s'opposent, côté pair, au déplacement du chemin des Vallières vers leurs habitations en lieu et place en bordure de la RN 57, pour des raisons de sécurité et de nuisances,
- des commerces (pépinière, Emmaüs) qui craignent pour leur fréquentation,
- du laboratoire d'analyses médicales CBM dont le fonctionnement pourrait être affecté alors qu'il accueille chaque jour, en nombre, patients, personnel médical, courtiers et ambulances,
- des habitants de la rue Blaise Pascal qui s'inquiètent de l'augmentation de la fréquentation de leur quartier suite à la création d'une nouvelle bretelle d'accès à la rocade.

Des précisions sont également demandées quant aux compensations envisagées au titre de l'atteinte à la propriété et de la perte de jouissance, lesquelles n'apparaissent pas, à ce stade de la procédure, dans le dossier mis à l'enquête publique.

D'aucuns attendent, en outre, de meilleures protections contre les nuisances sonores ainsi que l'installation de murs acoustiques à Port Douvot ou chemin des Vallières.

Réponse du porteur de projet

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 permettait de faciliter et sécuriser les accès aux habitations - aurait un impact sur le foncier des riverains et même sur du bâti existant. Compte-tenu de l'opposition de certains riverains, 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 par ailleurs afin d'améliorer la situation de ces riverains.

Concernant les habitations du quartier des Vallières, en concertation avec les riverains et dans le cadre des discussions à venir pour les acquisitions foncières, le porteur de projet indique qu'il pourrait être envisagé de mettre en place des clôtures pour délimiter les parcelles privées du domaine public.

Concernant les expropriations ou privations de jouissance, le maître d'ouvrage précise les points suivants :

- parcelle KY 71 : le bas 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 intégrées à l'acte de vente.

- parcelle KY 99 : cette parcelle 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.
- parcelle KY 136 et 93 : le maître d'ouvrage a proposé d'adapter le PLU afin de permettre la reconstruction d'une maison d'habitation sur l'arrière de la parcelle. Dès que la mise en compatibilité du PLU sera effective, les propriétaires pourront déposer un permis de construire, et engager 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.
- parcelle 114, 35 chemin des Vallières : 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.

Le maître d'ouvrage n'a pu répondre, faute de références cadastrales, à la question portant sur l'impact du projet sur un jardin familial situé à Port Douvot et invite le propriétaire à prendre contact directement avec lui.

Le maître d'ouvrage a, par ailleurs, tenu à rassurer quant à l'impact du projet sur les commerces et leur fonctionnement.

- Concernant le laboratoire CBM 25, le maître d'ouvrage confirme que 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), ainsi qu'un accès direct au parking du laboratoire. Pour compenser la perte d'une partie des places de 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 et sa taille devrait permettre de compenser largement la vingtaine de places perdues.
- Concernant Emmaüs et les Pépinières bisontines, le maître d'ouvrage propose une mutualisation de l'aire de contrôle des poids lourds, qui n'est utilisée qu'un à deux jours par mois, ce qui permettrait aux clients d'accéder directement aux deux structures depuis la RN 57 et de stationner à proximité.
- Il précise toutefois que les possibilités d'accès aux installations d'Emmaüs et aux pépinières n'ont été étudiées que dans leurs configurations actuelles, sans prendre en compte leur future extension, ce qui nécessitera de retravailler de manière détaillée, en lien avec la collectivité, les solutions d'accès et de stationnement possibles , 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.

- Aux riverains de la rue Blaise Pascal qui s'inquiètent de l'augmentation de la fréquentation de leur quartier, le porteur de projet concède que la modélisation de trafics à l'horizon 2045, après réalisation du projet, conclut à une augmentation sensible du trafic, qui reste dans des domaines admissibles dans le cadre des réglementations en vigueur.

Appréciation de la commission

La commission constate que le maître d'ouvrage répond de façon précise aux interrogations des riverains à l'exception de ceux de la rue Blaise Pascal. Les réponses apportées laissent entrevoir que les problèmes susceptibles d'entraver le projet ont été largement anticipés et qu'une recherche conjointe de solutions a été entreprise ou, pour le moins, initiée avec les personnes concernées. A ce sujet, la commission a été destinataire d'une note confidentielle envoyée le 16 mai 2022 par le porteur de projet faisant état des contacts pris en matière foncière avec les propriétaires.

La commission remarque que certaines incertitudes pèsent encore quant aux modalités futures de stationnement et d'accès aux activités commerciales qu'il conviendra de traiter dans la mesure de leurs relations avec le présent projet.

3.5.21. Autres observations

Diverses autres considérations sont évoquées par le public (92 observations, 18,9%) ; certaines ont une relation avec le projet et avec l'une ou l'autre des thématiques déjà analysées mais beaucoup d'autres ne le concernent pas directement et évoquent par exemple d'autres aménagements à prévoir ou d'autres problématiques. (Tableau 5.24).

Autres observations	
Nombre d'observations	92
Référence des observations	RN13 RN46 RN47 RN51 RN60 RN61 RN66 RN67 RN72 RN75 RN80 RN83 RN89 RN101 RN128 RN137 RN138 RN140 RN145 RN149 RN165 RN186 RN189 RN195 RN207 RN219 RN227 RN237 RN240 RN246 RN259 RN264 RN266 RN267 RN269 RN278 RN281 RN285 RN293 RN297 RN298 RN305 RN306 RN337 RN339 RN343 RN344 RN350 RN353 RN357 RN359 RN362 RN363 RN364 RN366 RN367 RN369 RN371 RN376 RN377 RN378 RN379 RN381 RN383 RN392 RN393 RN396 RN399 RN406 RN409 RN410 RN414 RN416 RN418 RN420 RN422 RN423 RN424 RN427 RN434 RN442 RN444 RN446 RN451 BES14 BES15 BES16 BES17 BES18 BEU1 BEU2 BEU17

Tableau 5.24– Liste des observations non entièrement rattachées aux thématiques précédemment analysées

Résumé des observations

Ces observations font état de propositions diverses :

- modifier l'accès vélo (point 11 du projet),
- utiliser la voie de droite pour les transports en commun et le covoiturage ou alors les poids lourds, voire ne réaliser qu'une trois voies et réserver la voie centrale à une direction le soir et une autre le matin,
- déplacer, voire supprimer les feux de signalisation à Beure et, en tout état de cause, veiller à ce que leur fonctionnement ne se fasse pas au détriment de la circulation sur la RN 83,
- porter la vitesse autorisée à 90 km/h et non 70,
- prévoir un parking relais côté ouest (Chateaufarine),
- prévoir un dépose minute proche de Micropolis et du tram dans les deux sens,
- prévoir une sortie sécurisée du chemin des Piccotines à Beure.

Réponses du porteur de projet

Le maître d'ouvrage a répondu favorablement à plusieurs demandes ou suggestions des contributeurs.

Concernant la suppression des feux de signalisation, et la sécurisation du chemin des Piccotines, il rappelle qu'à 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. Il précise que, grâce aux aménagements proposés, la régulation de trafic ne sera plus nécessaire et que les feux de régulation pourront être déposés. Toutefois, il indique qu'à la demande des habitants du quartier des Piccotines, 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 qui, compte tenu de la taille modeste du quartier concerné, ne devrait perturber que très peu la circulation sur la RN 83.

Concernant les passages de faune, le maître d'ouvrage souligne que le nouvel aménagement prévu ne créera aucune nouvelle rupture de continuité écologique par rapport à la situation actuelle. Néanmoins, il précise que, pour améliorer les possibilités de franchissement de l'infrastructure pour les espèces, notamment dans la zone des Vallières, il est prévu d'aménager un passage pour la grande faune et de créer deux passages pour la petite faune.

Concernant la création d'un parking relais côté ouest (Chateaufarine) et d'une halte ferroviaire permettant de rejoindre le CHU et le tram, elle rappelle que ce projet, soutenu par Grand Besançon Métropole, est à l'étude et devrait être ensuite débattu entre l'Etat, la Région et Grand Besançon Métropole.

Appréciation de la commission

La commission prend acte des engagements du porteur de projet qui répondent aux attentes exprimées par les contributeurs, notamment quant aux conditions de circulation sur la RN83 et la RD 683.

Quant aux demandes relatives à l'offre et au développement des transports collectifs, ainsi que de leurs aménagements connexes, la commission a exprimé son appréciation dans le chapitre dédié à l'analyse des observations consacrées aux transports en commun. La commission constate qu'elles relèvent de pouvoir de décision associant d'autres collectivités au porteur de projet.

Besançon, le 20 mai 2022

Pierre-Marie Badot	*Rolande Patois*	*Marie-Pierre Castellan*
Président de la commission	*Membre*	*Membre*