

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

DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE



**Dossier
d'enquête
parcellaire**



NOTICE DE PRESENTATION

SOMMAIRE

1. CONTEXTE, LOCALISATION ET HISTORIQUE DU PROJET	4
1.1 LA RN57 : AXE STRUCTURANT DE DIMENSION EUROPEENNE ET NATIONALE	4
1.2 LOCALISATION DU PROJET.....	4
1.3 HISTORIQUE DU PROJET	7
1.3.1 <i>Le projet à son origine (des années 1960 à la fin des années 1980)</i>	7
1.3.2 <i>Les études liées au projet de contournement de Besançon (des années 1990 au début des années 2000)</i> 7	
1.3.3 <i>Le projet de contournement Ouest par la RN57</i>	8
1.4 ENJEUX DU PROJET	8
1.4.1 <i>La fluidification du trafic</i>	8
1.4.2 <i>La sécurité des usagers</i>	16
1.4.3 <i>L'environnement</i>	16
2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET.....	18
2.1. OBJECTIFS DU PROJET	18
2.1.1 <i>Un programme d'aménagement « de et autour de » la RN57</i>	18
2.1.2 <i>Les objectifs du projet</i>	20
2.2. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE.....	22
2.2.1 <i>Présentation générale du projet</i>	22
2.2.2 <i>Un projet concerté qui a fortement évolué suite aux différents avis émis</i>	24
2.2.3 <i>Les principales caractéristiques du projet</i>	27
2.2.4 <i>Les possibilités d'évolution de l'aménagement en cas d'évolution favorable de la demande et des pratiques de mobilité</i>	37
2.2.5 <i>Le rétablissement des communications</i>	37
2.2.6 <i>La circulation des transports exceptionnels</i>	38
2.2.7 <i>Les principes d'assainissement mis en œuvre dans le cadre du projet</i>	38
2.2.8 <i>Phasage et durée des travaux</i>	39
2.2.9 <i>Coût du projet</i>	39
3. OBJET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE ET COMPOSITION DU DOSSIER.....	40
3.1. OBJET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE.....	40
3.2. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PARCELLAIRE.....	40
3.2.1 <i>Concernant le plan parcellaire</i>	40
3.2.2 <i>Concernant la liste des propriétaires</i>	40
3.3. DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES À LA PRÉSENTE ENQUÊTE PARCELLAIRE.....	41
3.3.1 <i>ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE</i>	41
3.3.2 <i>OBTENTION DE L'ARRÊTÉ D'OUVERTURE D'ENQUÊTE</i>	41
3.3.3 <i>DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE</i>	42

1. CONTEXTE, LOCALISATION ET HISTORIQUE DU PROJET

1.1 LA RN57 : AXE STRUCTURANT DE DIMENSION EUROPEENNE ET NATIONALE

Le projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et les giratoires de Beure est localisé en région Bourgogne - Franche-Comté, dans le département du Doubs (25), et plus précisément sur les communes de Besançon et Beure.

La RN57, également dénommée route européenne 23 (E23), est un itinéraire structurant du réseau routier européen reliant Metz à Lausanne en passant par Nancy et Besançon. Elle est classée « route à grande circulation » par décret en Conseil d'Etat n°2009-615 du 3 juin 2009.

La RN57 depuis Fougerolles en Haute-Saône jusqu'à Jougne à la frontière suisse a été intégrée au Réseau d'Intérêt Régional (RRIR) dans le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET) de la région Bourgogne-Franche-Comté. Le RRIR est un outil visant à renforcer l'attractivité des territoires, à favoriser le fonctionnement en réseau des départements et bassin de vie, à ouvrir la Bourgogne-Franche-Comté sur le reste du territoire national et à donner aux territoires un accès aux infrastructures à haut niveau de service. Le RRIR comprend les routes nationales et des routes départementales qui complètent le réseau autoroutier pour assurer :

- La connexion entre les préfetures des départements et la capitale régionale ;
- Le rabattement sur les grands axes routiers permettant l'accès aux principaux pôles régionaux, garantissant un maillage territorial du territoire et le désenclavement des territoires infrarégionaux et aux pôles multimodaux d'intérêt régional (gares TGV, d'envergure nationale et régionale, ports et aéroports) ;
- La connexion avec les RRIR des régions voisines et le réseau structurant de la Suisse ;
- La desserte économique du territoire, soit les axes présentant un trafic d'au moins 10000 véhicules et 1000 poids lourds par jour ;
- La desserte des Parcs naturels régionaux, du Parc National de Forêts et des Climats UNESCO : Massif du Jura (PNR du Haut-Jura et projet de PNR du Doubs horloger), des Vosges (PNR Ballons des Vosges), du Morvan (PNR du Morvan) et les Climats du vignoble de Bourgogne.

Le RRIR a vocation à être identifié dans les documents de planification. Il constitue le support de définition des lignes du transport en commun routier régional, de la stratégie de développement de points de distribution d'énergie alternative aux énergies fossiles et de déploiement des aires de covoiturage.



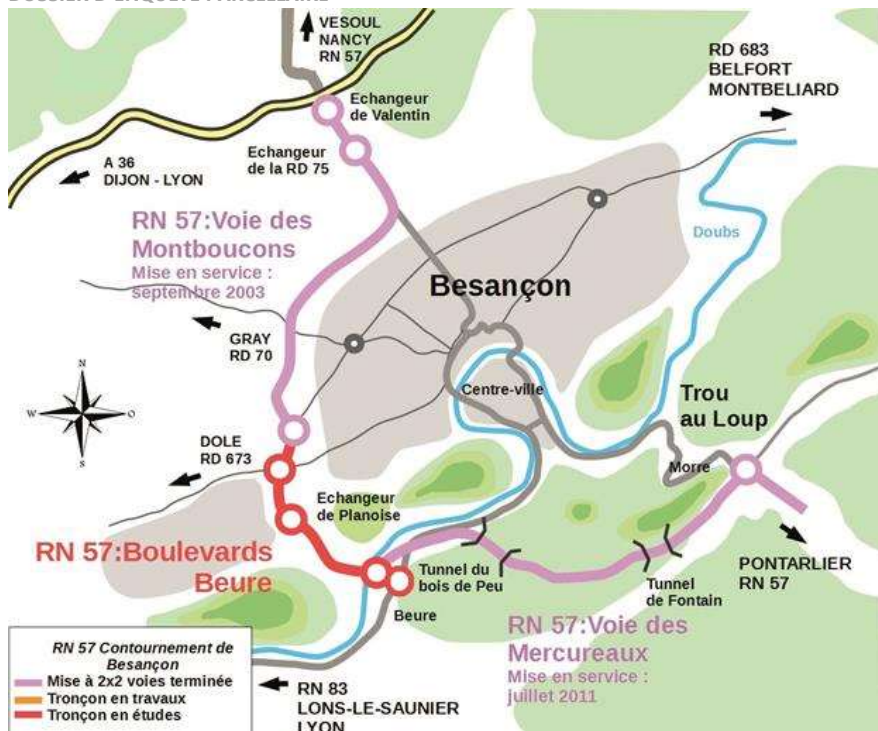
LA RN57 DANS LE RESEAU ROUTIER NATIONAL (SOURCE : MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE)

1.2 LOCALISATION DU PROJET

Le contournement de Besançon par la RN57 est un projet ancien, qui a fait l'objet d'une réalisation par tronçons :

- un premier tronçon est mis en service au Nord-Ouest en septembre 2003 : la voie des Montboucons,
- un second tronçon au Sud-Est est mis en service en juillet 2011 : la voie des Mercureaux.

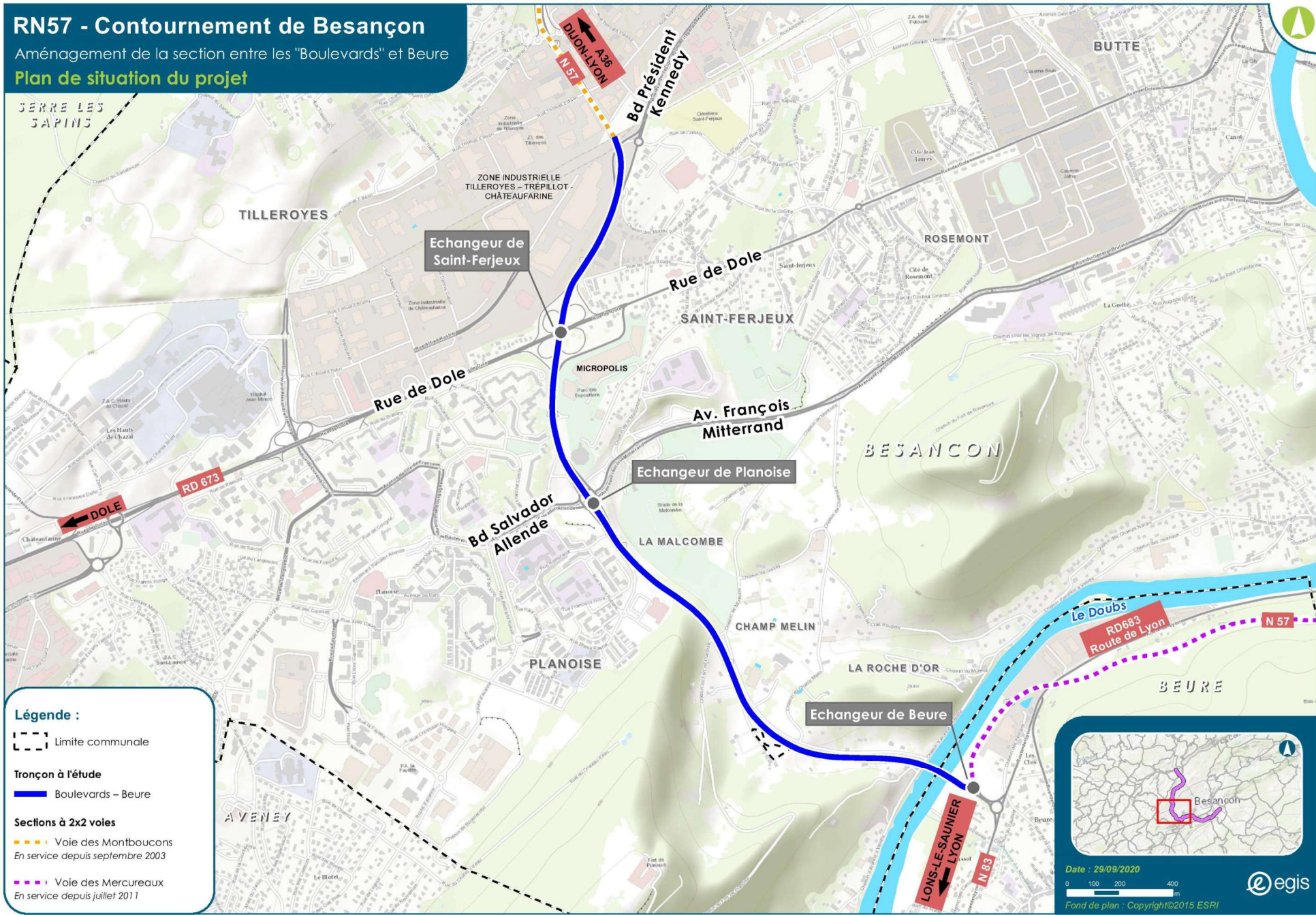
Le tronçon faisant l'objet du projet est situé entre les « Boulevards » (boulevard Président John-Fitzgerald Kennedy et voie des Montboucons) et les giratoires de Beure (situés au Sud du franchissement du Doubs, à la croisée avec la voie des Mercureaux, la RN83 et la RD683). Il s'agit de la section centrale du contournement, il est destiné à réaliser la jonction entre les deux tronçons déjà mis en service. Il constitue un élément indispensable à la cohérence globale du projet de contournement, qui ne prend son sens et son intérêt que s'il est réalisé dans sa totalité.



SITUATION DE LA SECTION DE RN57 A L'ETUDE, COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE
(SOURCE : DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTE)

RN57 - Contournement de Besançon

Aménagement de la section entre les "Boulevards" et Beure
Plan de situation du projet



Légende :

- Limite communale
- Tronçon à l'étude**
- Boulevards - Beure
- Voie des Montboucons
En service depuis septembre 2003
- Voie des Mercureaux
En service depuis juillet 2011

Date : 29/09/2020
0 100 200 400 m
Fond de plan : Copyright©2015 ESRI

1.3 HISTORIQUE DU PROJET

1.3.1 LE PROJET A SON ORIGINE (DES ANNEES 1960 A LA FIN DES ANNEES 1980)

■ Le besoin d'une rocade à Besançon

L'origine du projet de Boulevard Ouest à Besançon date de la 2^{ème} moitié du XX^{ème} siècle. À cette époque, la ville de Besançon n'est pas encore développée comme aujourd'hui. Le transit Nord/Sud et Est/Ouest s'effectue dans le centre ancien.

L'augmentation de la circulation, durant les années 1960, entraîne la saturation des voiries urbaines et détériore le cadre de vie bisontin. **La décision de construire une rocade, pour extraire de la ville le transit local et régional et ainsi soulager le centre-ville de Besançon, est prise.**

Cette rocade doit permettre d'absorber le transit de la rue de Dole (RD673) et de la route de Lyon (RD683) Nord/Sud, sans atteindre le centre de Besançon.

■ Le développement Ouest de Besançon

Les premiers travaux, constituant la **rocade Ouest de Besançon**, sont initiés entre les années 1968 et 1972 afin de relier le boulevard Kennedy et la RN83 (route de Lyon). **Ce nouvel axe, la RD273, coupe la RD673 (rue de Dole) et crée un nouveau franchissement du Doubs.**



CREATION DU CONTOURNEMENT DE BESANÇON : SECTION ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE (1956 VS 1984)

À partir de la mise en service de cette infrastructure en 1972, la ville de Besançon se développe autour de ce nouvel axe et de celui de la RD673. Les quartiers de Planoise et de Saint-Ferjeux se développent de façon exponentielle en une dizaine d'années.

Dans les années 1980, des zones d'activités s'implantent (zone industrielle de Châteaufarine, zone d'activités des Terres Rouges). Des zones résidentielles, devenant des mini-villes à l'Ouest du

contournement, se développent également (Planoise-Époisses et Planoise-Vallières). Le parc sportif de la Malcombe s'édifie dans les zones en dépression au Sud-Est de Planoise. La rive gauche du Doubs se développe également sur la commune de Beure, nécessitant l'aménagement progressif d'un carrefour giratoire dans les années 1990.

Toutes ces évolutions accroissent la densité urbaine autour de la RD273 jusqu'à l'inauguration du parc des expositions et des congrès de Besançon (Micropolis) en 1987. Cette croissance urbaine autour de la RD273 conduit à la saturation de la rocade Ouest de Besançon.

1.3.2 LES ETUDES LIEES AU PROJET DE CONTOURNEMENT DE BESANÇON (DES ANNEES 1990 AU DEBUT DES ANNEES 2000)

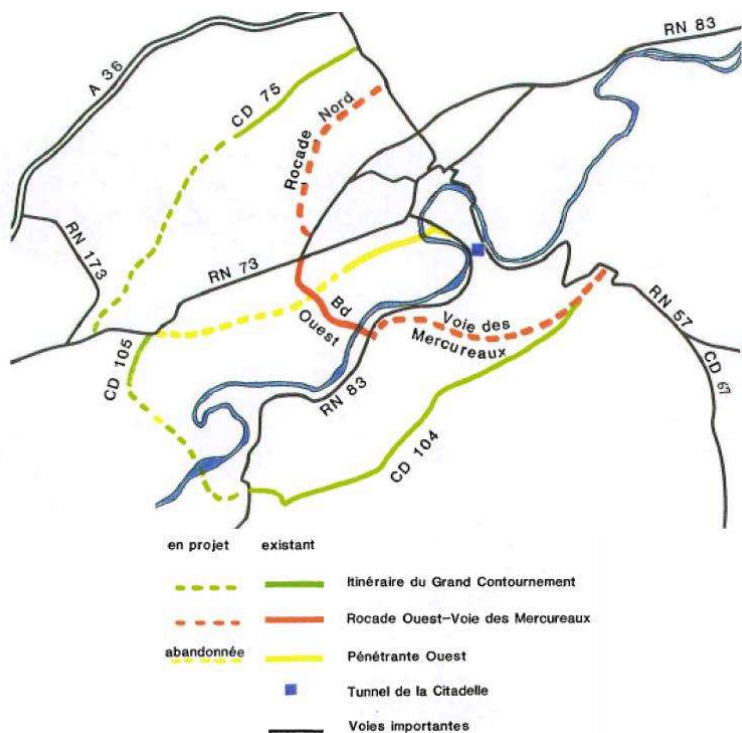
Au terme des années 1980, la saturation redevient omniprésente sur les axes structurants de la métropole bisontine. Les études relatives au contournement de Besançon sont lancées par l'État. Il s'agissait de faire le choix entre un « grand » ou un « petit » contournement.

■ Un projet de grand contournement de Besançon abandonné

Dans un premier temps, les études relatives au projet de grand contournement, à distance du centre historique bisontin, sont lancées. Ce contournement prévoyait de prolonger la RD104 au Sud-Ouest de Besançon pour rejoindre la RN73 en-dehors de l'agglomération. Un raccordement aurait été effectué entre cette dernière et la RD75 pour rejoindre le Nord de l'agglomération.

Ces études ont été abandonnées par la suite. Le grand contournement présentait un rallongement important de la distance pour les usagers se rendant quotidiennement à Besançon, ne permettant pas d'inciter à son utilisation. Les shunts se seraient toujours faits dans le centre de l'agglomération et sur la RD273. Par ailleurs, son coût n'était pas moins élevé que la création d'un contournement plus proche, en créant une rocade complète dans le prolongement de la RD273 avec son doublement.

Le grand contournement a donc été abandonné et les études relatives au petit contournement ont commencé.



PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT DE BESANÇON (SOURCE : DOSSIER DE DUP DE LA VOIE DES MERCUREAUX, 1990)

1.3.3 LE PROJET DE CONTOURNEMENT OUEST PAR LA RN57

Le projet de contournement de Besançon par la RN57, tel qu'il est connu actuellement, voit le jour par :

- son extension au Nord-Ouest de Besançon (voie des Montboucons, déclarée d'utilité publique en 1993 et mise en service en 2003) ;
- le réaménagement de la RD273 (mise en service en 1972) à l'Ouest ;
- et la création d'un nouveau tracé rejoignant la RN57 au Sud-Ouest (voie des Mercureaux, déclarée d'utilité publique en 1990 et mise en service en 2011).

Le raccordement au Nord et au Sud de ces deux voies (voie des Montboucons et voie des Mercureaux) sur le réseau routier national classe le contournement de Besançon comme RN57.

1.4 ENJEUX DU PROJET

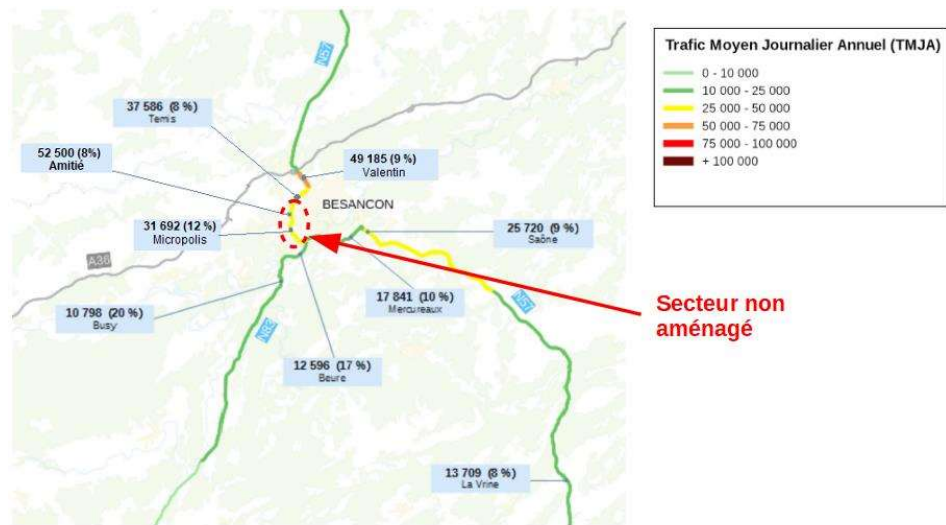
Ce réaménagement doit permettre de répondre aux enjeux suivants :

- permettre au trafic de transit et d'échanges empruntant la RN57 d'éviter le centre-ville de Besançon ;
- fluidifier le trafic routier sur les différents échangeurs et renforcer la multimodalité autour de cet axe majeur de Besançon ;
- améliorer l'organisation des déplacements dans l'Ouest de l'agglomération bisontine ;
- sécuriser l'axe en mettant aux normes les échangeurs et en y créant des bandes d'arrêt d'urgence ;
- améliorer l'insertion environnementale de l'axe en créant un assainissement routier, en mettant en place des protections acoustiques pour les riverains et en améliorant sa transparence écologique.

1.4.1 LA FLUIDIFICATION DU TRAFIC

Alors que les deux premières sections réalisées (voie des Montboucons et voie des Mercureaux) consistaient à créer de nouvelles infrastructures, cette dernière section centrale est déjà actuellement en circulation, dans un environnement urbain et géomorphologique (le relief) contraint. Les aménagements réalisés sur la voie des Montboucons et sur la voie des Mercureaux ont introduit des concentrations de trafic plus importantes entre ces deux voies aux heures de pointe. Ainsi, la section centrale est la plus chargée en termes de trafics.

Sur ce tronçon, la RN57 assure une double fonction : elle permet d'une part de répondre à des besoins de transport à longue distance concernant un transit national et international. Elle participe d'autre part à la satisfaction d'un fort besoin de mobilité locale, qui s'exerce à l'échelle de la métropole régionale de Besançon et des territoires voisins. Elle accueille un volume de trafic parmi les plus importants de l'agglomération : la circulation y est très dense sur l'ensemble de la journée, avec deux pointes de trafic marquées le matin dans le sens entrant vers Besançon et le soir dans le sens sortant. La demande de trafic aux périodes de pointe du matin et du soir est très supérieure à la capacité de l'aménagement actuel : cela entraîne la formation de congestions très importantes et occasionne d'importants trafics de shunt dans les quartiers riverains de l'aménagement jusqu'à l'hypercentre, provoquant nuisance et insécurité pour les habitants.

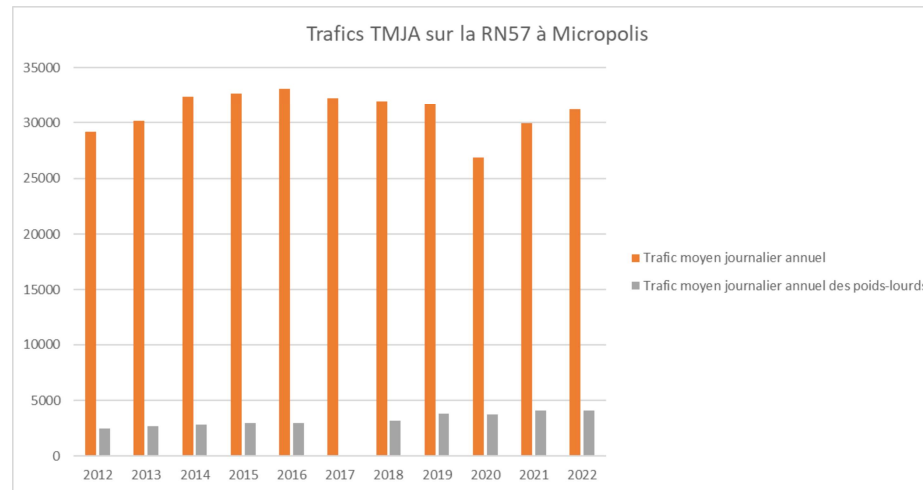


TRAFICS MOYENS JOURNALIERS EN 2019 SUR LA RN57 AU NIVEAU DE L'AGGLOMERATION DE BESANCON (SOURCE : DIR EST)

Cette section est actuellement une route bidirectionnelle (une voie par sens de circulation) alors que les deux sections qui l'entourent sont aménagées à 2x2 voies. Elle compte 4 échangeurs majeurs avec les grands axes du Doubs et le centre bisontin. L'objectif du projet est de faire évoluer l'axe existant en artère urbaine limitée à 70 km/h.

■ **L'évolution depuis 2012 : un trafic qui stagne du fait de la saturation de l'axe**

Le trafic sur la section « Boulevards-Beure » est connu avec précision depuis l'année 2012, année de pose de la station de comptage automatique du trafic située à proximité de Micropolis. Après une augmentation continue du trafic jusqu'en 2016, le trafic s'est depuis stabilisé et a amorcé une très légère diminution depuis 2016 (de l'ordre de -1 % par an). Le trafic poids lourd n'a quant à lui pas cessé d'augmenter depuis 2012, il est maintenant de l'ordre de 12 % du trafic total. Cette stagnation du trafic est due à la saturation quotidienne de l'axe ; les usagers, lorsque la congestion est installée, mettent en place des trajets d'évitement dans les quartiers riverains de l'aménagement jusqu'à l'hypercentre.



EVOLUTION DU TRAFIC SUR LA RN57 DEPUIS 2012

■ **Des usagers locaux et une faible part de trafic de transit**

L'enquête par interview des automobilistes réalisée par la DREAL Bourgogne Franche-Comté en 2016 a permis de réaliser des matrices représentatives des origines et destinations des usagers ayant emprunté tout ou partie de la section « Boulevards-Beure » de la RN57. Elles permettent de constater qu'aussi bien en heure de pointe du matin qu'en heure de pointe du soir, moins de 20 % des usagers ayant emprunté cette section de la RN57 l'ont fait en totalité, c'est-à-dire sans y entrer ou en sortir. La section écoule donc très majoritairement du trafic d'échange local, et non du trafic de transit¹.

Plus précisément, on observe qu'en heure de pointe du matin et du soir, le flux majoritaire de trafic qui emprunte la section « Boulevards-Beure » est en échange avec l'Ouest de l'agglomération (de l'ordre de 30 %). Ce flux est à la fois présent dans les sens entrant et sortant. Le flux le matin en provenance du nord de l'agglomération est également très important (on le retrouve en heure de pointe du soir) : de l'ordre de 20 %. Celui en provenance des Mercureaux est de l'ordre de 12 %, celui venant de la RN83 de l'ordre de 7 %. Le flux vers le centre-ville est de l'ordre de 12 %.

Selon le modèle de trafic basé sur les enquêtes origine / destination réalisées en 2016, les distances moyennes parcourues par les usagers qui ont emprunté la section de la RN57 comprise entre les Planoise et Beure sont de plus de 20 km.

Cette structuration des flux est relativement cohérente par rapport à l'implantation des bassins d'habitat et d'emploi de l'agglomération.

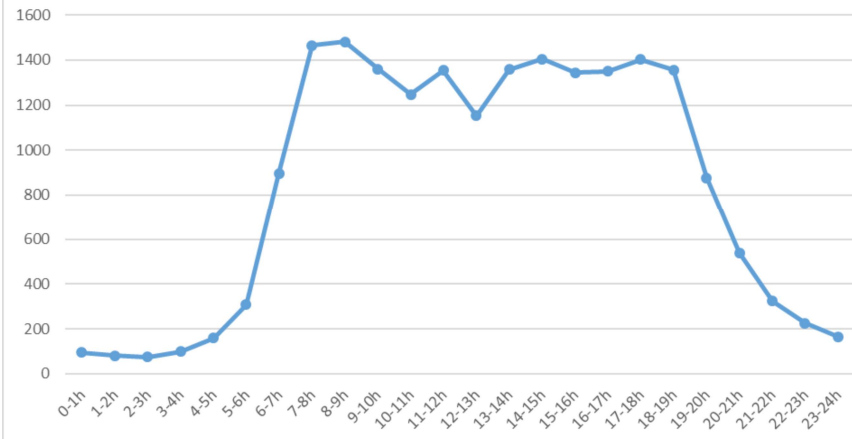
■ **Une congestion quotidienne, plusieurs heures par jour**

Le trafic sur la section « Boulevards-Beure » est globalement très dense sur l'ensemble de la journée, avec deux pointes de trafic marquées le matin dans le sens entrant en direction de Besançon, et le soir dans le sens sortant. Ce trafic chargé et la densité des échangeurs présents de manière très rapprochée le long du tracé ont pour effet la formation de congestions quotidiennes de cette section, et notamment en périodes de pointe du matin et du soir.

¹ Trafic d'échanges : trafic dont l'origine est à l'intérieur de la zone étudiée et la destination à l'extérieur et réciproquement.

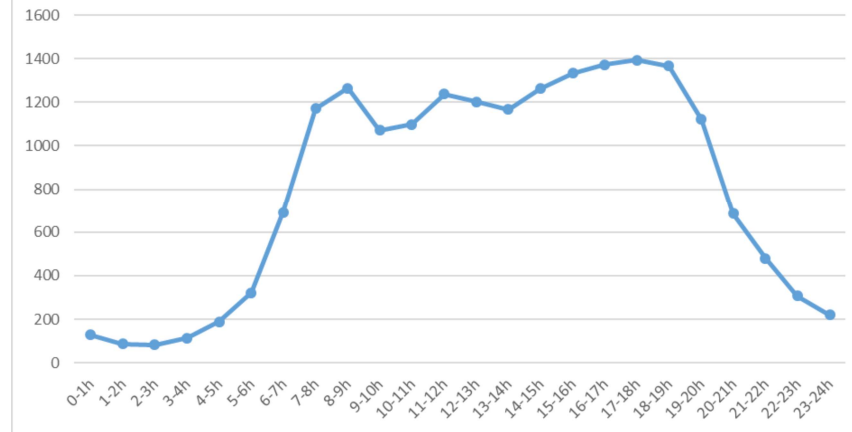
Trafic de transit : trafic dont l'origine et la destination sont en dehors de la zone étudiée.

Trafic horaire en UVP/h sur la RN57 au niveau de Micropolis en 2019 dans le sens vers Besançon (jours ouvrés)



TRAFIC HORAIRE SUR LA RN57 AU NIVEAU DE MICROPOLIS EN 2019 DANS LE SENS ENTRANT VERS BESANCON

Trafic horaire en UVP/h sur la RN57 au niveau de Micropolis en 2019 dans le sens vers Beure (jours ouvrés)



TRAFIC HORAIRE SUR LA RN57 AU NIVEAU DE MICROPOLIS EN 2019 DANS LE SENS SORTANT DE BESANCON

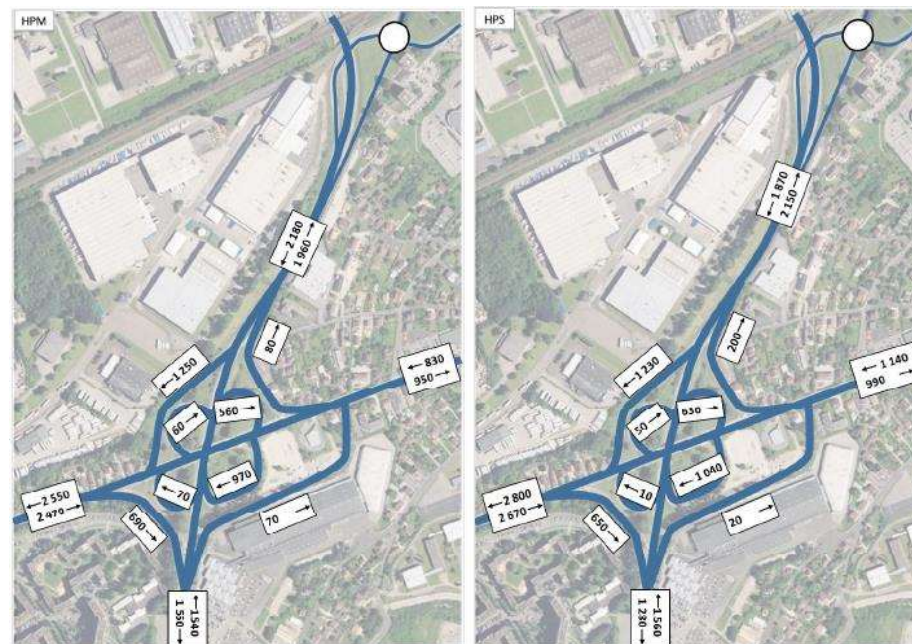
Les week-ends, des phénomènes de congestion se forment également, mais les horaires sont beaucoup

plus variables.

■ Des échangeurs congestionnés

► L'échangeur de Saint-Ferjeux

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

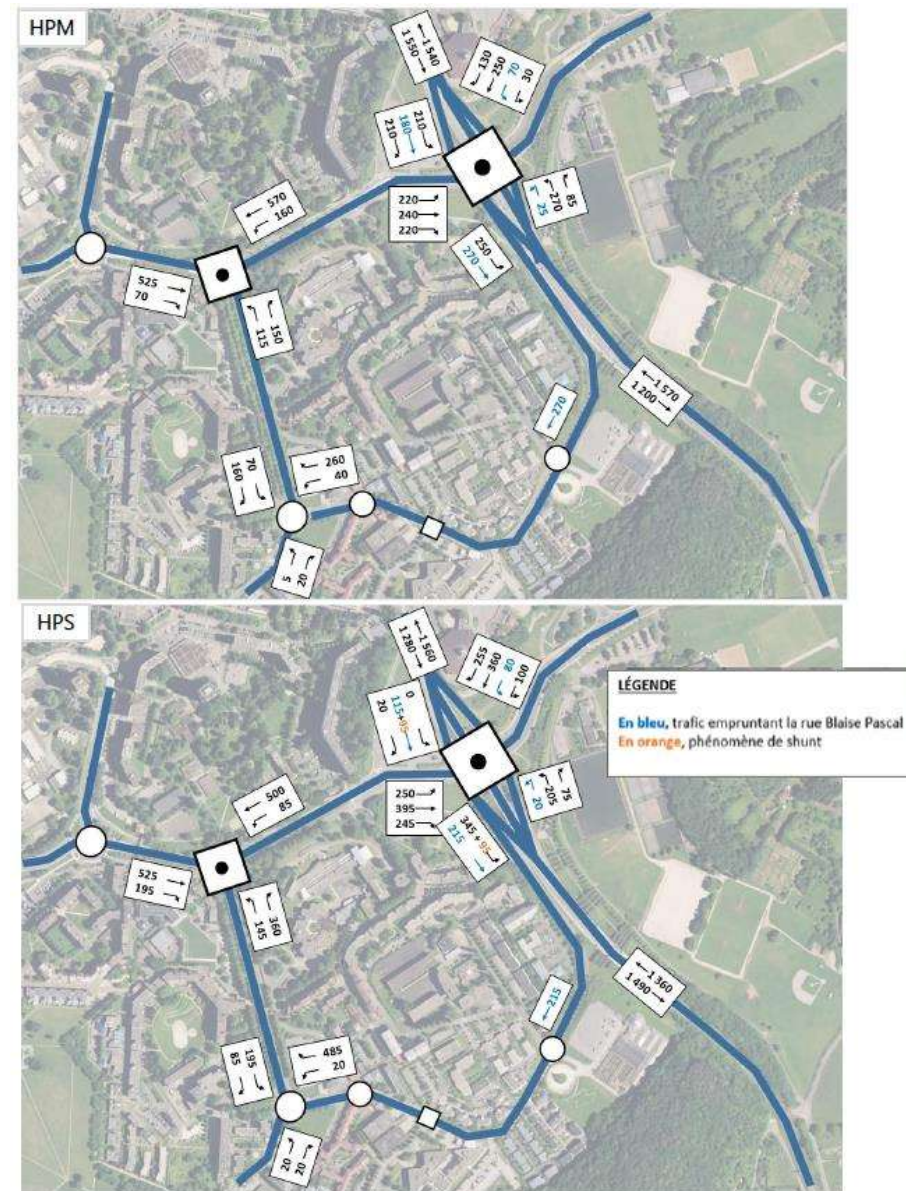


TRAFICS ACTUELS AU NIVEAU DE L'ECHANGEUR DE SAINT-FERJEUX AUX HEURES DE POINTE DU MATIN ET DU SOIR (CHIFFRES DE 2016)

Les traversées modes doux se font à niveau sur les bretelles de l'échangeur.

► L'échangeur de Planoise

L'échangeur de Planoise est constitué d'un giratoire dénivelé, traversé par le tramway, dont les flux de circulation sont réglés par des feux. En heure de pointe du matin, de faibles ralentissements sont observés sur les bretelles Nord et Sud en direction de Planoise, liés au fonctionnement du carrefour à feux de l'échangeur. En heure de pointe du soir, la situation sur le secteur se dégrade fortement, notamment sur la RN57. L'axe est saturé depuis l'échangeur de Dole jusqu'à la voie des Montboucons. Afin d'éviter une partie de la congestion sur la RN57, on constate un trafic parasite qui emprunte l'échangeur et remonte directement sur la RN57, puisqu'une fois la congestion installée, le régime d'insertion depuis les bretelles sur la RN57 est très favorable.



TRAFICS ACTUELS AU NIVEAU DE L'ECHANGEUR DE PLANOISE AUX HEURES DE POINTE DU MATIN ET DU SOIR (CHIFFRES DE 2016)

► L'échangeur de Beure

L'échangeur de Beure est constitué d'un ensemble de deux giratoires. Les voies convergeant vers l'échangeur existant sont le lieu de la congestion principale en période de pointe du matin, provoquant des remontées de file pouvant atteindre 1,5 km sur la voie des Mercureaux et nécessitant de contraindre les flux sur la RN83 et la RD683 par des feux de régulation pour ne pas voir la congestion remonter dans le tunnel du Bois de Peu (ce qui occasionne alors la fermeture de la voie des Mercureaux pour des raisons de sécurité). La congestion peut alors être très forte : entre 2 et 3 km sur la RN83 et entre 500 m à 1 km sur la RD683.

En heure de pointe du soir, depuis ces voies, l'insertion sur le giratoire est plus fluide, cependant la RN57 est totalement congestionnée dans le sens Nord-Sud.



TRAFICS ACTUELS AU NIVEAU DE L'ECHANGEUR DE BEURE AUX HEURES DE POINTE DU MATIN ET DU SOIR
(CHIFFRES DE 2016)

► Le mécanisme de formation de la congestion en période de pointe du matin

Les voies convergeant vers les giratoires de Beure sont le lieu de la congestion principale en période de pointe du matin.

Une fois passé ce nœud, le trafic en direction de Besançon s'écoule de manière régulée. En effet, le goulot d'étranglement au niveau de l'échangeur de Beure a pour conséquence de libérer les véhicules au compte-goutte.

La demande de trafic le matin sur cet échangeur est d'environ 32 % supérieure à ce que l'aménagement est en capacité d'écouler dans sa configuration actuelle. Cela signifie qu'il faudrait pouvoir réduire la demande de trafic d'environ 32 % pour retrouver un axe non saturé.

► Un temps de parcours multiplié par trois le soir, s'il n'y a pas d'incident

L'après-midi, les ralentissements commencent toujours en approche du giratoire de Beure. On note aussi que la période de congestion est très étendue : pour englober complètement le début et la résolution des ralentissements, il faut considérer la période 14h-20h. Une fois le mécanisme enclenché, les ralentissements remontent sur la RN57 et atteignent le secteur de la Malcombe, la bretelle d'insertion en provenance de Planoise, puis le secteur de Micropolis. En situation de congestion, les mécanismes d'insertion depuis les bretelles sont modifiés : le différentiel de vitesse étant faible, la notion de cédez-le-passage est plus floue et le flux sur la section principale n'est plus réellement prioritaire. *In fine*, la demande sur la bretelle est mieux satisfaite, au détriment de la section courante, ce qui pénalise fortement les usagers provenant de la RN57 et engendre une forte congestion. Au niveau de Micropolis, la circulation est alors très ralentie (autour de 20 km/h) quotidiennement entre 16h et 18h. La congestion remonte ensuite progressivement au-delà de Saint-Ferjeux ; si elle atteint et perturbe l'entrecroisement avec la bretelle en direction de Dole Ouest, alors les remontées de file deviennent très importantes et remontent sur la voie des Montboucons, car les flux sortants vers Dole Ouest (volume très important) sont bloqués et gonflent la file.

La fin de la remontée de file est quasi quotidiennement située dans une zone comprise entre l'Amitié et les Tilleroyes, avec un dépassement exceptionnel de l'échangeur des Tilleroyes. Cela représente ainsi un bouchon de l'ordre de 5 km ; le temps de parcours moyen pour les usagers va alors au-delà de 20 minutes (contre 6 à 7 minutes habituellement), et bien au-delà en cas d'incident.

La demande actuelle de trafic sur cet échangeur est environ de 42 % supérieure à ce que l'aménagement est en capacité d'écouler dans sa configuration actuelle. Cela signifie qu'il faudrait pouvoir réduire la demande de trafic d'environ 42 % pour retrouver un axe chargé, mais non saturé.

► Les phénomènes d'évitement, qui pénalisent les quartiers avoisinants

Les phénomènes de congestion récurrents matin et soir sur cette section occasionnent des comportements d'évitement de la part des automobilistes : pour ne pas se retrouver bloqués dans les bouchons, ils adoptent des stratégies d'évitement de tout ou partie de la RN57 au profit des voiries urbaines des quartiers de Besançon (rue de Velotte, rue du Polygone, rue Nodier, avenue de la Gare d'eau, rue de l'Oratoire, rue Edison...), d'Avanne et de Franois. L'un des objectifs majeurs du projet, repris dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération est de bien hiérarchiser les axes routiers de manière à ne pas engendrer de nuisances ni perturber la vie des quartiers résidentiels avec des trafics de transit. Cette diminution du trafic de shunt sur ces axes peut en outre permettre d'y concrétiser des aménagements favorables aux modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

■ Les évolutions du trafic prévisibles

► Des hypothèses qui intègrent un report significatif en faveur des transports en commun et des modes doux

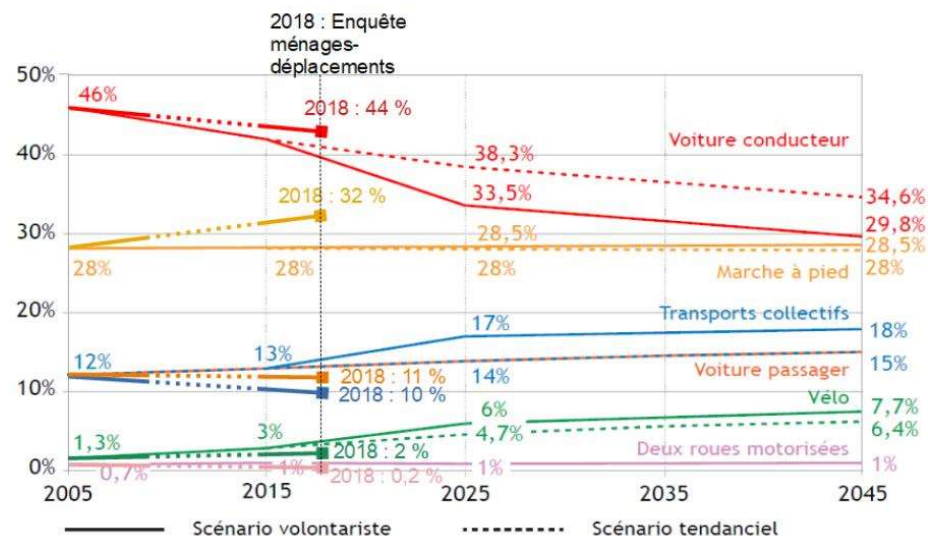
Dans le cadre des études du projet, le modèle de trafic développé a été utilisé pour étudier et simuler l'évolution des conditions de circulation sur la RN57 dans le futur. Deux horizons de temps ont été choisis :

l'horizon 2025 (qui correspond à un horizon de mise en service du projet) et l'horizon 2045 (qui correspond à un horizon 20 ans après la mise en service). Des hypothèses d'évolution de la population, des emplois, des déplacements et des parts modales ont donc été définies pour alimenter ce modèle.

Pour ce faire, des hypothèses de cadrage national (Scénario National Bas Carbone) ont été utilisées, mais également des hypothèses d'évolution retranscrites dans les documents d'urbanisme en vigueur. Notamment, pour simuler l'évolution de la demande de trafic automobile, ce sont les hypothèses définies dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Besançon qui ont été prises, tout en définissant deux scénarios d'évolution :

- un scénario tendanciel, qui considère que l'évolution des parts modales va continuer de manière relativement linéaire par rapport à ce qui a été observé depuis 2005 ;
- un scénario volontariste, qui considère que les politiques d'incitation mises en œuvre vont porter leurs fruits et permettre des reports modaux importants (la courbe d'évolution présente une « cassure » montrant une importante diminution du mode routier au profit des transports en commun et des modes doux).

Ces hypothèses d'évolution des parts modales sont représentées sur la figure suivante, ainsi que l'évolution réellement mesurée en 2018 avec les résultats de l'enquête Ménages-Déplacement.



GRAPHIQUE REPRESENTANT LES DEUX SCENARIOS D'EVOLUTION DES PARTS MODALES PRIS EN COMPTE DANS LE CADRE DU PROJET, AINSI QUE LES RESULTATS DE L'ENQUETE MENAGES-DEPLACEMENTS DE 2018

► Une aggravation de la congestion sans réalisation du projet

Les résultats des simulations réalisées sont présentés sur les cartes suivantes pour le scénario volontariste (donc celui pour lequel la part modale de la voiture est la plus faible). On peut y observer que si l'on ne réalise pas le projet d'aménagement « Boulevards-Beure », la saturation de l'axe est encore très présente aux heures de pointe du matin et du soir : le matin, l'axe connaît de 80 à 100 % de saturation aux échéances 2025 et 2045 (cela signifie que le trafic est très chargé et ralenti, et que le moindre incident peut provoquer un bouchon). Le soir, la situation est plus critique puisque l'axe connaît entre 100 et 120 % de saturation (cela signifie que l'on est au-dessus du seuil de saturation : des bouchons sont présents).

Simulation de la charge de trafic sur les différents axes routiers sans réalisation du projet en heure de pointe du matin

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

> CARTE DE SATURATION ACTUELLE EN HEURE DE POINTE DU MATIN

Part modale VL de 44%



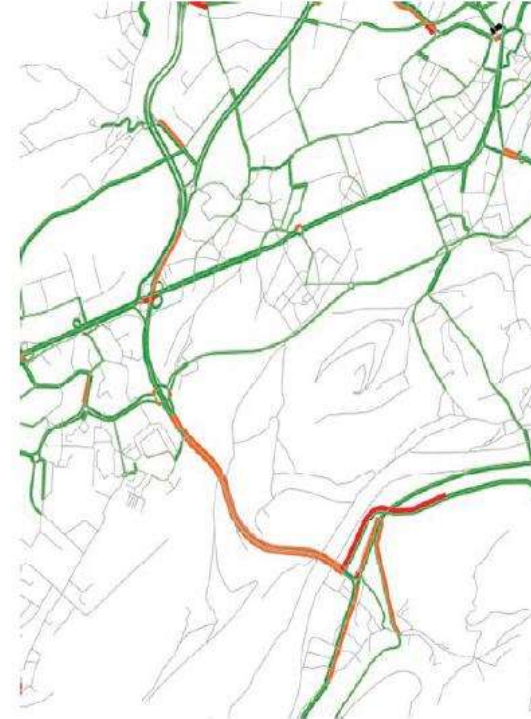
> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2025 EN HEURE DE POINTE DU MATIN

Part modale VL de 33.5 %



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

Part modale VL de 29.8 %



NIVEAU DE SATURATION DES ROUTES

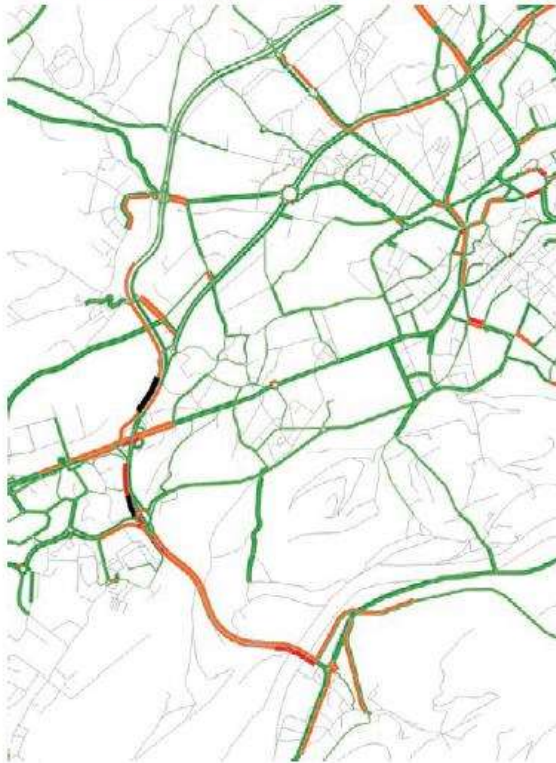


Simulation de la charge de trafic sur les différents axes routiers sans réalisation du projet en heure de pointe du soir

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

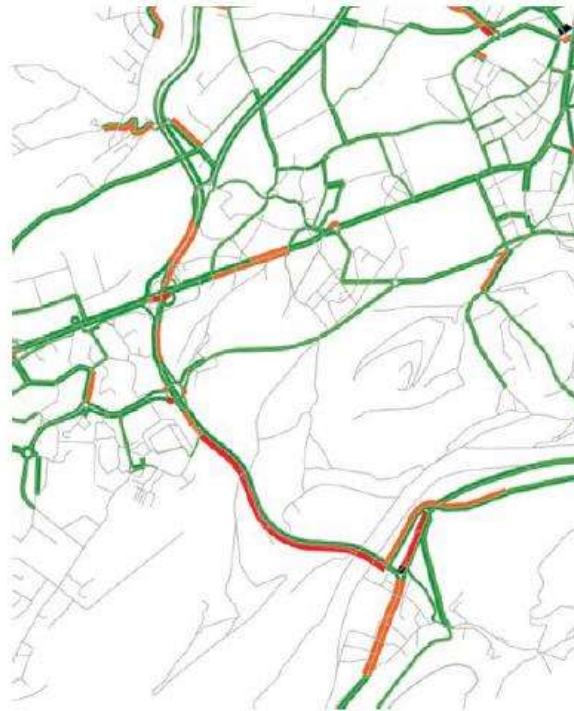
> CARTE DE SATURATION ACTUELLE EN HEURE DE POINTE DU SOIR

Part modale VL de 44%



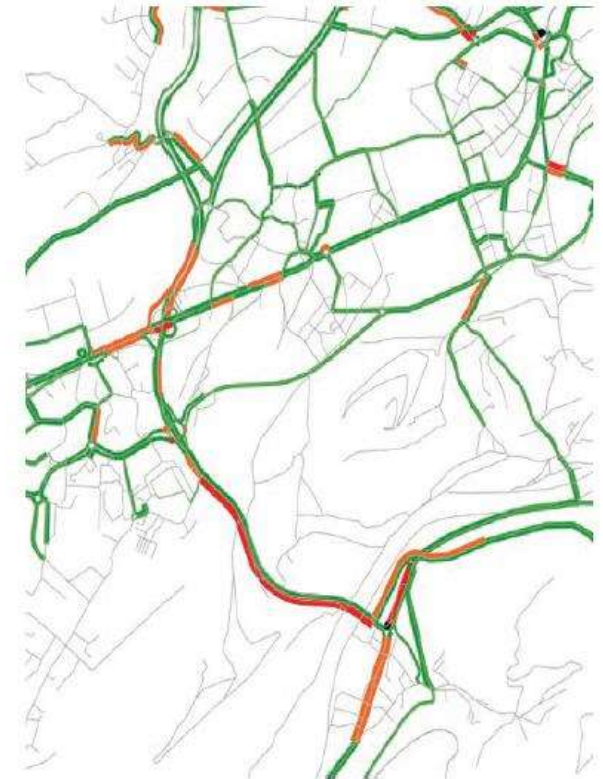
> CARTE DE SATURATION À L'HORIZON 2025 EN HEURE DE POINTE DU SOIR

Part modale VL de 33.5 %



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

Part modale VL de 29.8 %



NIVEAU DE SATURATION DES ROUTES



► Des changements sociétaux qui ne remettent pas en cause les hypothèses d'évolution du trafic

Les distances moyennes parcourues par les usagers qui ont emprunté la section de la RN57 comprise entre les Planoise et Beure sont de plus de 20 km. Les reports modaux escomptés s'effectueront ainsi majoritairement vers les transports en commun routiers et ferroviaires compte-tenu des distances parcourues.

- Le développement du télétravail

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

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

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

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

- La désynchronisation des rythmes

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

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

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

Le projet d'aménagement de la RN57 sur le tronçon compris entre les « Boulevards » et Beure doit permettre d'améliorer les conditions de circulation (poids lourds, bus et cars, voitures, deux-roues) sur la RN57 afin d'éviter, comme cela existe aujourd'hui, les reports de trafic sur les voies urbaines qui ne sont pas adaptées pour les accueillir. Cela va ainsi offrir à ces voiries urbaines de nouvelles possibilités d'aménagement de l'espace public qui n'existent pas aujourd'hui du fait du trafic trop important.

Les vitesses commerciales des lignes de bus urbains et interurbains circulant sur la RN57, contraintes actuellement par les conditions de circulation dégradées aux heures de pointe, seront

de ce fait également améliorées.

1.4.2 LA SECURITE DES USAGERS

De 2016 à 2022, 22 accidents ont été comptabilisés sur la section de la RN57 comprise entre « Les Boulevards » et Beure, dont deux accidents mortels et six accidents graves non mortels.

Alors que les accidents mortels sont survenus sur la partie Sud de la section, entre le Champ Melin et le Doubs, la partie Nord est la section la plus accidentogène du projet du fait des caractéristiques actuelles de la RN57 : des voies d'entrecroisement réduites, des voies courtes pour entrer et sortir dans l'échangeur de Saint-Ferjeux.

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

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

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

Le projet d'aménagement de la RN57 doit permettre d'améliorer la sécurité de tous les usagers. Ce projet doit permettre une meilleure lisibilité pour les usagers et une plus grande cohérence entre les caractéristiques de la voie et les vitesses de référence, afin de gagner en sécurité.

Il est également l'occasion de développer et de sécuriser les circulations pour les modes actifs. Les modes actifs bénéficieront d'aménagements dédiés et continus contribuant à rendre ces modes de déplacements plus attractifs.

1.4.3 L'ENVIRONNEMENT

- Une ambiance acoustique dégradée

À l'heure actuelle, aucune protection acoustique n'est implantée sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure. Les mesures acoustiques réalisées dans le cadre des études montrent qu'un certain nombre de bâtiments implantés à proximité directe de l'infrastructure sont situés en zone d'ambiance sonore qualifiée de « non modérée » selon les critères définis dans l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, c'est-à-dire que les seuils réglementaires sont dépassés soit sur la période nocturne, soit sur l'ensemble de la journée.

■ Une absence d'assainissement routier

L'infrastructure actuelle entre les « Boulevards » et Beure ayant été réalisée dans les années 1970, aucun dispositif d'assainissement de la plate-forme routière n'a été mis en place. Ainsi, dans la partie longeant le quartier de Planoise, les eaux de chaussée sont recueillies dans le réseau d'assainissement unitaire de la ville de Besançon, et les eaux sont donc acheminées vers la station d'épuration de Port Douvot. Or le volume d'eau ruisselant sur la chaussée peut être très important en cas de pluie forte et contribue à la saturation de la station d'épuration.

Sur le reste du tracé, les eaux de chaussées ne sont pas recueillies et se diffusent dans le milieu naturel. Aucun dispositif ne permet à l'heure actuelle de recueillir ou de traiter une pollution accidentelle (par exemple renversement d'un poids lourd sur la chaussée).

■ Une transparence écologique qui pourrait être améliorée

L'infrastructure actuelle entre les « Boulevards » et Beure isole la colline de Planoise au Sud-Ouest du secteur Rosemont, et Chaudane-Velotte situé au Nord-Est. Le secteur Planoise - Rosemont - Chaudane constitue un maillon local important du réseau écologique des milieux boisés et bocagers de l'agglomération, et donc un réservoir de biodiversité et un relais local pour les échanges entre populations d'animaux.

La RN57 constitue un obstacle peu, voire infranchissable pour la faune terrestre, hormis en un point : le passage inférieur de Cras Rougeot situé à proximité du chemin du fort de Planoise, qui n'est actuellement guère favorable à la faune (dimension peu adaptée, fréquentation humaine, bitume). En témoignent les nombreuses collisions observées chaque année sur la RN57.

A l'heure actuelle, la section « Boulevards-Beure » n'est pas équipée de protections contre le bruit, de dispositifs de recueil et de traitement des eaux de chaussée et de passages pour la faune - hormis le passage inférieur de Cras Rougeot, mais qui est peu adapté. Le projet est l'opportunité d'améliorer cette situation.

2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

2.1. OBJECTIFS DU PROJET

Le projet d'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure s'inscrit dans un cadre urbain et périurbain complexe. D'un point de vue technique, il s'agit de **faire évoluer un axe routier existant**, alors que les projets en amont et en aval (voie des Montboucons et voie des Mercureaux) consistaient à créer deux nouvelles sections routières. La ville s'est densifiée autour de la section à l'étude, n'offrant que peu d'espace pour la conception du réaménagement. Par ailleurs, le contexte environnemental en France a évolué depuis les déclarations d'utilité publique des années 1990. L'achèvement du projet initial d'il y a 30 ans n'a plus les mêmes priorités, ni les mêmes enjeux pour les années à venir. Le contournement n'a plus une vocation entièrement routière ; d'autres enjeux, déjà présents à l'époque, prennent plus d'importance aujourd'hui dans les choix de conception. À l'ère de la multimodalité, les aménagements urbains favorisent la mise en œuvre autant que possible de sites propres pour les transports en commun ou d'itinéraires dédiés aux modes doux, afin de faciliter et d'ainsi encourager le report modal pour les déplacements quotidiens.

Cependant, au regard des flux de trafics empruntant cet itinéraire chaque jour, il reste nécessaire d'achever l'aménagement du contournement de Besançon d'un point de vue routier. Ne rien faire n'est pas acceptable pour la qualité de vie actuelle et future des riverains et des usagers de cet itinéraire : cela serait néfaste pour l'évolution des quartiers enclavés et pour les quartiers riverains qui subissent quotidiennement les nuisances liées aux trafics d'évitement de la RN57 congestionnée.

Il s'agit de trouver une synergie entre la route, la ville, le cadre de vie et les enjeux environnementaux, pour proposer un projet vivable et durable.

La RN57 traverse un milieu urbain dense au Nord et un milieu naturel à habitat diffus au Sud. Son évolution doit s'accompagner d'une prise en compte de l'insertion des dessertes des quartiers, des zones d'activités et des zones récréatives présentes, tout en assurant une transparence écologique pour la faune et la flore locale. Dans le cadre des aménagements réalisés en amont et en aval de cette section, et au vu de l'importance routière de cet itinéraire, cette section doit évoluer en artère urbaine, dont la vitesse est limitée à 70 km/h. Au vu des flux transitant sur cette section, cette artère ne pourra plus être connectée directement avec les voiries adjacentes et ne permettra plus des traversées piétonnes à niveau, ce qui sécurisera ses usagers et les riverains.

Sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure, la RN57 doit ainsi évoluer en termes de fonctionnalité, et avec elle ses échanges. En prenant en compte le contexte urbain, les milieux naturels et le cadre de vie des habitants, l'aménagement devra permettre de bien intégrer l'infrastructure dans la ville et d'offrir un service adapté à la desserte locale, tout en veillant à limiter les impacts.

2.1.1. UN PROGRAMME D'AMENAGEMENT « DE ET AUTOUR DE » LA RN57

Une mission de rédaction d'un programme d'aménagement « de et autour de » la RN57 a été confiée par Grand Besançon Métropole en 2013-2014 à une équipe constituée d'un urbaniste, d'une architecte-paysagiste, du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et d'un expert en économie et technique de l'aménagement. L'objectif de cette mission était de ne pas voir le territoire comme étant « à traverser », mais plutôt comme étant « à construire », le projet participant à cette construction, et devant être considéré comme un acte d'aménagement contribuant au projet global.

Le travail de cette équipe, qui a donné lieu à un recensement et à une analyse de l'ensemble des études existantes sur le sujet, puis à des ateliers de travail avec toutes les parties prenantes (Ville de Besançon, Grand Besançon Métropole, DREAL Bourgogne Franche-Comté, Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté et Conseil Départemental du Doubs) a permis d'aboutir à un programme d'aménagement complet et consensuel, partagé entre tous les acteurs. Ce document, intitulé « *Aménagements définitifs « de et autour de » la RN57 entre Beure et les Boulevards Nord de Besançon - Un contournement dans la ville* »² recense 38 objectifs à satisfaire, regroupés en 4 services à rendre au territoire :

- le **service circulaire** : les déplacements que le contournement doit permettre et faciliter ;
- le **service urbain** : les usages et activités qui doivent être accueillis sur l'espace du contournement ;
- le **service environnemental** : les améliorations qui peuvent être apportées à l'environnement par le réaménagement de la RN57 ;
- le **service paysager** : ce que le contournement donne à comprendre du territoire et à voir au territoire.

Ces objectifs opérationnels sont présentés dans le tableau ci-après. C'est sur la base de ce document que le projet a été travaillé, en veillant à la satisfaction de l'ensemble des objectifs.

A. Service circulaire	
1. Améliorer les déplacements poids lourds (PL) et véhicules légers (VL)	
1A	Assurer en priorité la fluidité des déplacements sur le contournement, à toute heure et avec les prévisions de trafic à l'horizon 2030.
1B	Assurer la fluidité des déplacements sur la RN83 et la RD673 autant qu'il est possible de la faire sans dégrader la fluidité sur le contournement.
1C	Pendant la phase chantier, maintenir des conditions d'accès à Micropolis compatibles avec l'utilisation commerciale du site.
2	En cas d'incident grave ou d'urgence, permettre aux véhicules en difficulté de s'arrêter rapidement et en toute sécurité sans altérer la fluidité du trafic.
3	Améliorer l'accessibilité PL à la station de Port Douvot depuis le Nord du contournement.
4	Améliorer la lisibilité et le fonctionnement à double sens des accès au quartier de l'Amitié et au quartier des Vallières.
2. Conforter les transports en commun	
5	Faciliter l'accès des bus au contournement.
6	Maintenir une desserte directe en bus du parc des expositions et du quartier des Époisses en lien avec l'entrée piétonne de Micropolis.
7	Prévoir une desserte bus du quartier de Saint-Ferjeux et de la ZI de Châteaufarine.
3. Développer les mobilités douces	
8	Aménager une continuité « modes doux » performante et confortable entre le demi-échangeur des Tilleroyes et le centre de Beure.
9	Assurer des connexions « modes doux » simples et lisibles à toutes les voies radiales et à tous les quartiers riverains de cet axe Nord-Sud.
10	Rendre plus directs les itinéraires « modes doux » entre la rue de Dole et la rue des Flandres, d'une part, et entre le quartier de Rosemont/Saint-Ferjeux et le quartier des Époisses, d'autre part.
11	Créer deux nouveaux franchissements du contournement pour les modes doux.

² Aménagements définitifs « de et autour de » la RN57 entre Beure et les Boulevards Nord de Besançon - Un contournement dans la ville,

Benoît RAUCH, Fanny CASSANI, CEREMA, INFRASERVICES, février 2014.

4. Prendre en compte les véhicules spécifiques	
12A	Au Nord de l'échangeur de Saint-Ferjeux, permettre le passage sur le contournement des transports exceptionnels et des convois militaires dans les limites dimensionnelles imposées par la voie des Montboucons (70 tonnes, 4,30 m de haut).
12B	Au Nord de l'échangeur de Saint-Ferjeux, permettre le passage sur le contournement des transports exceptionnels et des convois militaires dans les limites dimensionnelles des convois de type E (400 tonnes) et de grande hauteur (6,00 mètres).
13	Permettre les circulations de véhicules lents entre les voies qui jouxtent le contournement.
14	Permettre aux véhicules de secours et de service d'intervenir efficacement en tout point du contournement en minimisant les effets sur la fluidité du trafic.

B. Service urbain	
5. Renforcer l'intermodalité	
15	Depuis les trois pénétrantes Sud, Sud-Ouest et Ouest de l'agglomération, jalonner l'accès au centre de Besançon par le contournement puis par le tramway (P+R de Micropolis).
16	Prévoir des accès efficaces et lisibles au P+R (pour les VL) et au pôle d'échanges multimodal (pour les bus) de Micropolis.
17	Doubler la capacité d'accueil du P+R de Micropolis en y intégrant un stationnement sécurisé pour les vélos.
6. Accompagner l'évolution de Micropolis	
18	Multiplier et faciliter les possibilités d'accès « visiteurs » au parc des expositions.
19	Décourager le stationnement illicite sur le contournement.
20	Optimiser la gestion et le remplissage des parkings « visiteurs » pour absorber le stationnement illicite supprimé.
21	Prévoir une offre de stationnement de 600 places pour les exposants en offrant la possibilité d'un accès 6 « visiteurs » en cas de sous-occupation.
22	Multiplier et faciliter les possibilités d'extension du parc des expositions.
7. Réinvestir l'espace routier	
23	Supprimer tous les délaissés et qualifier tous les espaces.

C. Service environnemental	
8. Accroître le bien-être des usagers et des habitants	
24	Malgré l'augmentation du trafic prévue à l'horizon 2030, ne pas augmenter la contribution de la section Beure-Boulevards aux niveaux sonores actuels et la ramener aux niveaux réglementaires là où ils sont dépassés.
25	Contribuer à la réduction des polluants émis par la circulation routière à l'échelle de l'agglomération.
26	Sécuriser les déplacements automobiles par une meilleure lisibilité de l'itinéraire, une meilleure perception de l'entrée d'agglomération et une mise en concordance des caractéristiques de la voie et des vitesses de référence.
27	Prévoir des aménagements « modes doux » aux normes et qui limitent les risques de conflit avec la circulation générale.
9. Améliorer le fonctionnement écologique	
28	Limiter l'imperméabilisation des sols et faciliter l'infiltration sur place des eaux de pluie.
29	Collecter et traiter les eaux de pluie non infiltrées à des fins d'utilisation pour l'agriculture, pour les espaces d'intérêt écologique ou pour les espaces d'agrément urbain.
30	Ne pas impacter, et si possible améliorer, les conditions d'écoulement des eaux du Doubs en cas de crue.
31	Préserver les habitats naturels à fort enjeu écologique et améliorer les connectivités faunistiques dans les collines.

D. Service paysager	
10. Changer l'image du contournement	
32	Créer une image du contournement qui positionne la route dans la géographie bisontine et qui reflète les différentes séquences traversées.
33	Améliorer la lisibilité du contournement en affirmant son caractère traversant et son ouverture visuelle sur le territoire.
34	Respecter autant que possible la topographie naturelle du site en veillant à ne pas séparer en altimétrie l'espace du contournement et le territoire qui le borde, sauf pour le franchissement du Doubs.
11. Mettre en scène le territoire	
35	Mettre en scène les éléments identitaires du territoire en adéquation avec les différentes séquences traversées et supprimer au maximum les pollutions visuelles.
36	Révéler les atouts paysagers du secteur « Collines » en travaillant sur un projet agricole, environnemental et « touristique » transversal, en lien avec le contournement.
37	Qualifier avec le même niveau d'exigences paysagères l'espace du contournement, de façon à percevoir, dans les deux sens de circulation, un territoire à haute valeur paysagère.
38	Donner à voir un paysage de nuit symbolique et scénographié, reflet du paysage de jour traversé.

2.1.2. LES OBJECTIFS DU PROJET

L'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et la commune de Beure, dernier tronçon du contournement de Besançon à aménager, a pour objectif principal de fluidifier et sécuriser durablement le trafic de transit et de desserte. En prenant en compte le contexte urbain, les milieux naturels et le cadre de vie des habitants, l'aménagement devra permettre de bien intégrer l'infrastructure dans la ville et d'offrir un service adapté à la desserte locale, tout en veillant à limiter les impacts. Il devra également permettre d'améliorer la qualité de vie des riverains en améliorant la qualité de l'air, en offrant une protection par rapport aux nuisances sonores, ainsi qu'une protection de la ressource en eau.

■ Sécuriser et fluidifier durablement le trafic de transit et de desserte

La section de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure constitue un axe structurant du réseau routier de l'agglomération bisontine qui sert à la fois au contournement de Besançon et à la desserte des quartiers, des entreprises et des activités de l'Ouest de l'agglomération. Elle supporte des trafics parmi les plus élevés de l'agglomération, et connaît des difficultés de circulation aux heures de pointe qui dégradent l'accessibilité du secteur.

Les quartiers d'habitations, notamment celui de Planoise densément peuplé (20 000 habitants), le parc des expositions et des congrès Micropolis situé le long de la RN57, les grands équipements publics (hôpital, polyclinique, médiathèque, etc.) et plusieurs zones d'activités à vocation industrielle, commerciale et de service, comme Planoise et Tilleroyes-Trépillot-Châteaufarine qui sont des pôles d'emplois majeurs de l'agglomération, génèrent de nombreux déplacements, dans lesquels la voiture est largement prépondérante. L'analyse des origines-destinations des usagers confirme le rôle de desserte locale prépondérant de la section « Boulevards-Beure » aux heures de pointe, ce qui réaffirme la nécessité d'améliorer le fonctionnement des points d'échanges existants, voire même de créer de nouveaux points d'échanges quand cela est possible. Les problèmes de fluidité prennent leur source aux quatre points d'échanges avec les autres voies : à la convergence du boulevard Kennedy et de la voie des Montboucons au Nord, à l'échangeur de Saint-Ferjeux (entre la RN57 et la rue de Dole), à l'échangeur de Planoise au centre, et au raccordement à la voie des Mercureaux, à la RN83 et à la RD683, au Sud.

Malgré des aménagements de fluidité et de sécurité réalisés en 2011 par le maître d'ouvrage (feux de régulation à Beure et traversée sécurisée pour les piétons à Micropolis), les remontées de files persistent et restent parmi les plus longues de l'agglomération. Les phénomènes de congestion récurrents matin et soir sur cette section occasionnent des comportements d'évitement de la part des automobilistes : pour éviter de se retrouver bloqués dans les bouchons sur la RN57, ils empruntent des voiries urbaines dans les quartiers riverains du projet, engendrant des nuisances et perturbant la vie de ces quartiers résidentiels.

L'analyse des prévisions de trafic à l'horizon 2045 montre que même avec un scénario de report modal très volontariste et une diminution du nombre d'usagers sur la RN57, en l'absence d'aménagement, l'axe de la RN57 sera encore saturé aux heures de pointe. Cette analyse montre par ailleurs que dans le cas de conditions socio-économiques favorables à long terme, conduisant à la réalisation des zones d'activités et de logements prévus dans les documents de planification, la saturation sur la RN57 augmente fortement aux heures de pointe, en particulier dans la zone située entre Planoise et Beure.

Le réseau de bus urbains Ginko est globalement dense, en particulier dans la partie Nord, entre l'échangeur des « Boulevards » et celui de Planoise, mais il subit aussi les aléas de la congestion sur la RN57 et l'allongement des temps de trajet qui en découle. Les transports en commun qui empruntent la rue de Dole voient leur niveau de service dégradé aux heures de pointe, du fait des dysfonctionnements de l'échangeur de Saint-Ferjeux. Ceux qui empruntent la RN57 ne doivent pas voir leur niveau de service (desserte ou temps de parcours) baisser dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

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

Les cheminements modes doux et piétons existants ne sont pas très sécuritaires et surtout ne sont pas continus, en particulier devant Micropolis.

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.

L'aménagement de la RN57 doit permettre une meilleure lisibilité pour les usagers et une plus grande cohérence entre les caractéristiques de la voie et les vitesses de référence, afin de gagner en sécurité. Il est l'occasion de développer et de sécuriser les circulations pour les modes doux.

Les objectifs particuliers suivants – issus du programme d'aménagement – sont également à prendre en compte dans le cadre du projet :

- **aménager de manière efficace l'échangeur de Saint-Ferjeux où la RN57 croise la rue de Dole**, axe majeur pour la desserte locale et l'accès au centre-ville de Besançon et le raccordement au sud à la voie des Mercureaux, à la RN83 et à la RD683 ;
- **améliorer les conditions de circulation sur la RN57 afin d'éviter, comme cela existe aujourd'hui, les reports de trafic sur les voies urbaines qui ne sont pas adaptées pour les accueillir** et leur offrir de nouvelles possibilités d'aménagement de l'espace public qui n'existent pas aujourd'hui du fait du trafic trop important ;
- **améliorer les vitesses commerciales des lignes de bus urbains et interurbains circulant sur la RN57** contraintes par les conditions de circulation dégradées aux heures de pointe ;
- en cas d'incident grave ou d'urgence, **permettre aux véhicules en difficulté ainsi qu'aux véhicules d'intervention et de secours de s'arrêter rapidement et en toute sécurité.**

■ Améliorer les déplacements et intégrer le contournement dans la ville

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

Le projet d'aménagement de la RN57 doit intégrer les usages, les équipements et les activités en prise avec le contournement, afin de contribuer à améliorer le fonctionnement de l'Ouest de l'agglomération. L'une des priorités des aménagements routiers prévus dans le projet est d'améliorer le fonctionnement des points d'échanges, à la fois pour les usagers de la RN57, mais également pour les usagers des voiries interceptées.

De ce point de vue, le projet a différents objectifs :

- prévoir des accès efficaces et lisibles au parc des expositions et des congrès Micropolis et renforcer la desserte multimodale du site en lien avec la station « Micropolis » du tramway du Grand Besançon, le pôle d'échanges multimodal et l'ensemble de l'offre publique de transports en commun ;
- réduire l'effet de coupure que représente la RN57 entre le quartier de Planoise, relativement enclavé, le parc des expositions et des congrès Micropolis et le centre-ville de Besançon ;
- réduire le relatif enclavement du quartier des Vallières (où se trouvent la polyclinique, la jardinerie, un hôtel et deux lycées) qui ne dispose que d'une entrée directe à partir du giratoire de Planoise ;
- améliorer la desserte de la zone d'activité de Terre Rouge ;
- améliorer la desserte et la lisibilité de la ligne de transport en commun Ginko n°4 au niveau du Nord de Planoise (ligne structurante Est-Ouest reliant Châteaufarine aux Orchamps, passant par la route de Dole et le centre-ville) ;
- améliorer l'accès à la station d'épuration de Port Douvot pour les camions citernes, qui impose aujourd'hui des itinéraires peu adaptés, par des voies étroites et habitées à l'Ouest de la RN57 ;
- assurer la continuité des cheminements doux (vélo, marche à pied), en particulier au Nord et au Sud, leur connexion avec les aménagements existants et créer de nouveaux franchissements de la RN57.

■ Améliorer l'insertion de l'infrastructure dans son environnement

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

Les sensibilités liées au milieu humain, aux milieux naturels et au paysage concernées par la RN57 ont été caractérisées par un diagnostic de l'environnement.

Les principaux objectifs à remplir par le projet sur cette thématique sont les suivants :

- protéger les riverains des nuisances sonores le long de la RN57 ;
- contribuer à la réduction des émissions de polluants d'origine routière à l'échelle de l'agglomération ;
- limiter l'imperméabilisation des sols ;
- protéger les ressources en eau, souterraine et superficielle, en collectant et en traitant les eaux de chaussée ;
- minimiser l'impact du projet sur le cours d'eau et les berges du Doubs, ainsi que sur la zone rouge (zone inondable) du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) du Doubs central ;
- préserver les milieux naturels et la biodiversité des secteurs traversés et améliorer la transparence écologique de l'infrastructure ;
- mettre en scène le paysage, marqué par un relief accentué et une succession de collines aux formes caractéristiques et par la présence de la vallée du Doubs.



LA RN57 ENTRE LA PARTIE « COLLINES » ET LA VALLEE DU DOUBS, VUE DEPUIS LA COLLINE DE PLANOISE
(SOURCE : DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTE)

2.2. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

2.2.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

■ Une augmentation de capacité de la RN57 raisonnée

Le projet prévoit la mise à 2x2 voies de la RN57 sur la section « Boulevards-Beure », avec 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. Les échangeurs ont été conçus pour permettre un écoulement fluide des principaux flux de trafic (notamment ceux de la RN83 à Beure et de la route de Dole) : leur conception est calée sur la structure des flux de trafic.

L'ensemble des usagers motorisés (y compris les véhicules lents) seront admis sur l'infrastructure entre l'échangeur du Champ Melin et les « Boulevards ». Les cyclistes et les piétons ne pourront y circuler : c'est pour cette raison que des aménagements spécifiques continus, en dehors de la RN57, sont prévus dans le projet.

■ Des compléments de voiries routières pour faciliter les déplacements locaux

Au-delà de l'augmentation de capacité de la RN57, de nouveaux aménagements sont prévus pour répondre aux objectifs définis dans le programme d'aménagement :

- une nouvelle voirie longeant la RN57 permettant de connecter la route de Dole au boulevard Kennedy, permettant de désenclaver le quartier de Terre Rouge et sa zone d'activité ;
- un nouvel échangeur avec le quartier des Vallières (zone de la Polyclinique, des lycées Victor Hugo et Tristan Bernard, de la jardinerie Chrysopolis...), permettant un accès après le giratoire de Planoise et une sortie directe sur la RN57 ;
- un nouvel accès (entrée et sortie) pour le grand public à Micropolis depuis l'échangeur situé devant le stade Michel Vautrot, permettant de le rendre plus lisible pour les usagers de la RN57, de rapprocher l'accès principal du site du pôle d'échanges multimodal et du tramway, d'optimiser le remplissage des parkings existants et de maintenir l'utilisation du site pendant l'ensemble des travaux de la RN57 ;
- un nouvel accès réservé aux poids lourds à la station d'épuration de Port Douvot depuis la RN57, sans passer par les voiries des quartiers.

■ Des aménagements dédiés aux transports en commun

Des voiries et des ouvrages dédiés aux transports en commun sont prévus dans le cadre du projet :

- deux voies réservées aux transports en commun pour la desserte du site de Micropolis : l'une qui relie le giratoire de Planoise à la route de Dole (avec un arrêt situé au plus proche de la nouvelle entrée du site de Micropolis), l'autre qui permet aux transports en commun de sortir de la RN57 pour desservir le pôle d'échanges multimodal (avec un arrêt également pour le site de Micropolis) ;
- un ouvrage dédié aux transports en commun et aux modes doux permettant de relier la rue des Flandres Dunkerque 1940 à la route de Dole, permettant une nette amélioration de la desserte du nord du quartier de Planoise, du temps de parcours (évitement de la congestion de la route de Dole) et de la lisibilité de la ligne 4 « Châteaufarine ↔ Pôle Orchamps » (réunion des arrêts « Flandres » qui sont actuellement dissociés, implantation d'un arrêt supplémentaire au bout de la rue des Flandres Dunkerque 1940, au plus proche du bassin de population).

■ Des aménagements dédiés aux modes doux

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

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

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

Le plan général du projet en page suivante présente ces différents aménagements.



PLAN GÉNÉRAL DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN57 SUR LA SECTION COMPRISE ENTRE LES « BOULEVARDS » ET BEURE (SOURCE : DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ)

2.2.2. UN PROJET CONCERTÉ QUI A FORTEMENT ÉVOLUÉ SUITE AUX DIFFÉRENTS AVIS ÉMIS

■ Les apports de la première phase de concertation publique (2017)

Une première phase de concertation publique a eu lieu du 17 octobre au 27 novembre 2017, pour présenter le projet d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure, étudié en études d'opportunité, et les différentes variantes d'aménagement.

Les avis exprimés par le public lors de cette première phase de concertation publique ont conduit le Maître d'ouvrage à apporter de nombreuses évolutions aux aménagements précédemment proposés. Ainsi, une nouvelle phase d'études (études préalables à la DUP) a été lancée en 2018, dont l'objectif était de redéfinir un aménagement qui réponde point par point aux avis exprimés.

Les modifications apportées au projet étaient telles que le Maître d'ouvrage a décidé de présenter ces évolutions lors d'une seconde phase de concertation publique.

■ Les apports de la seconde phase de concertation publique (2019)

La seconde concertation publique sur le projet s'est déroulée dans un climat positif et contributif. Les participants à la concertation étaient très majoritairement des personnes ou des acteurs directement concernés par le projet : riverains de la RN57, habitants de Besançon, de Beure ou de communes de l'agglomération, usagers de la route et des différents modes de transport, associations, entreprises et élus. Les contributions et les arguments exposés au cours de la concertation étaient de qualité et approfondis : ils permettaient de disposer d'attentes concrètes utiles pour faire encore évoluer le projet. De nombreuses contributions portaient sur les aménagements envisagés et exprimaient des attentes concrètes. La DREAL s'est donc engagée, dans le bilan de la concertation publique, à les prendre en compte pour la suite des études.

Ce projet a ensuite été soumis à enquête publique dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

■ Les apports de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et la prise en compte dans les études d'avant-projet

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Besançon s'est déroulée du 28 février au 31 mars 2022.

Le rapport et les conclusions établis par la commission d'enquête à l'issue de l'enquête publique ont fait état d'une réserve et de recommandations.

► Réserve émise par la commission d'enquête concernant la création d'une aire de contrôle des poids-lourds au lieu-dit Champ Melin

Avec la réalisation du projet, la surlargeur utilisée actuellement pour réaliser les contrôles des poids-lourds en entrée Sud de Besançon disparaîtra. Une aire de contrôle des poids-lourds adaptée est néanmoins indispensable pour assurer de manière sécurisée la poursuite de cette mission de contrôle en entrée Sud de Besançon. En effet, un tel équipement fait partie des leviers existants contribuant à la régulation du trafic des poids-lourds sur la RN57 et la RN83, régulation fortement souhaitée par les contributeurs à l'enquête.

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique proposaient d'aménager une aire de contrôle des poids-lourds au lieu-dit Champ Melin.



LOCALISATION DE L'AIRE DE CONTRÔLE DES POIDS-LOURDS / EXTRAIT DU PLAN GÉNÉRAL DU PROJET PRÉSENTÉ A L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (SOURCE : DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTE)

Or la commission d'enquête a émis une réserve quant à la localisation de cet équipement, considérant que sa pertinence n'est pas suffisamment démontrée.

En amont de l'enquête publique, les positions exprimées par la Ville de Besançon et la communauté urbaine de Grand Besançon Métropole dans leurs délibérations respectives, ont soulevé comme point d'amélioration « la recherche d'une consommation d'espace à optimiser, s'agissant des terres héritées de l'activité maraîchère ». Quelques avis du public se sont également exprimés en défaveur de cet aménagement pendant l'enquête publique.

Par conséquent, le maître d'ouvrage étudie à présent les possibilités pour maintenir l'activité de contrôle des poids-lourds en entrée Sud de Besançon en utilisant une zone de parking existante pour réaliser les contrôles. L'une des pistes les plus prometteuses serait un accord avec Emmaüs pour pouvoir utiliser leur parking existant pour y réaliser les contrôles, en-dehors des périodes d'ouverture d'Emmaüs.

En tout état de cause, une telle utilisation d'un parking privé par l'État fera l'objet d'un accord écrit entre l'État et le propriétaire concerné, dans lequel les conditions précises d'utilisation seront mentionnées.

► Recommandations concernant les incidences environnementales du projet

La commission observe que « le dossier de 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 des procédures, ces aspects fassent le cas échéant l'objet de la plus grande vigilance ».

Le présent dossier a vocation à préciser la localisation des mesures compensatoires et des aménagements paysagers qui seront mis en place.

En matière paysagère, la section de la RN57 concernée par le projet constituant une importante entrée de ville, « la commission considère que ce doit faire l'objet d'une attention particulière et recommande de ce fait que le maître d'ouvrage s'attache à construire l'intégration paysagère de ce tronçon du contournement ouest en étroite partenariat avec les collectivités concernées ».

Pour répondre à cette recommandation, le maître d'ouvrage s'est engagé, lors de la phase d'études techniques détaillées, à recruter une assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée sur les thématiques d'insertion paysagère et urbaine. Cet acteur sera chargé de piloter une démarche transversale avec les collectivités concernées afin de proposer des solutions pour une prise en compte de l'insertion du projet dans son environnement à la bonne échelle.

► Recommandation concernant les nuisances

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 ».

Le maître d'ouvrage a confirmé son engagement à respecter les seuils réglementaires définis pour la prise en compte des nuisances sonores aux abords des infrastructures de transports terrestres. Il s'est engagé à étudier les conséquences économiques, techniques et environnementales de la mise en place de protections acoustiques complémentaires sur les secteurs où cela n'était pas prévu jusqu'à présent.

► Recommandation concernant les alternatives au projet qui n'auraient pas été prises en compte

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 ».

Le maître d'ouvrage a souligné que le sujet des mobilités doit faire l'objet d'une approche globale, qui n'oppose par les différents modes de mobilités et leurs financements. L'enquête a permis de bien mettre en évidence les difficultés rencontrées par les habitants des communes périphériques pour emprunter les transports en commun du fait de l'absence ou de l'insuffisance de desserte. Elle a également fait remonter des attentes concernant le mode ferroviaire, qui seraient à satisfaire de manière complémentaire au projet soumis à l'enquête.

Concernant le mode ferroviaire, c'est la Région Bourgogne-Franche-Comté qui est l'autorité organisatrice du transport ferroviaire. Elle s'est également vue confier fin 2019 par la loi d'orientation des mobilités (LOM) le rôle de chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ». À ce titre, c'est elle qui pilote les études relatives au développement du réseau et de l'offre ferroviaire. L'État, en tant que cofinancier de ces études et cofinancier des potentiels travaux, participe – comme les collectivités locales concernées – aux comités de pilotage présentant ces études et à la prise de décision relative à l'opportunité et au financement de ces projets. Dans ce cadre-là, l'État continuera d'oeuvrer dans le sens du développement des infrastructures ferroviaires et d'une offre adaptée afin d'offrir des alternatives crédibles au mode de transport routier.

► La modification de l'échangeur du Champ Melin

L'échangeur du Champ Melin est le nouvel échangeur entre la RN57 (contournement de Besançon) et la RN83 (vers Beure, puis Lons-le-Saunier et Lyon).

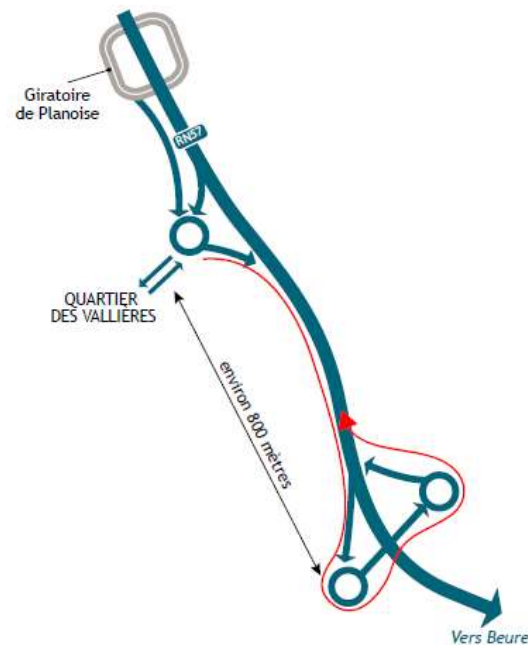
La nouvelle implantation de cet échangeur s'explique par la nécessité de s'éloigner du secteur de très fortes contraintes que représentent le Doubs et la Roche d'Or. L'analyse environnementale a démontré que le secteur du Champ Melin est celui qui présente le moins de contraintes (les contraintes foncières y sont également plus faibles), tout en étant situé relativement proche du Doubs et de l'échangeur actuel (environ 750 mètres).

Au niveau de ce nouvel échangeur, la RN57 passe à 2x1 voie, tandis que la RN83 se raccorde à l'ancien tracé de la RN57 en rive droite du Doubs. Cette solution permet la séparation des flux importants, d'une part entre la RN57-Nord et la voie des Mercureaux (RN57), d'autre part entre la RN57-Nord et la RN83/RD683. La RN57 bidirectionnelle (une voie dans chaque sens) franchit le Doubs pour se connecter directement à la voie des Mercureaux par un nouveau viaduc. La RN83 bidirectionnelle (une voie dans chaque sens), qui correspond à la chaussée existante, se connecte au double giratoire de Beure puis à la RN83 et à la RD683 en franchissant le Doubs sur l'ouvrage existant qui est maintenu.

Les études de trafic ont en effet montré que les flux de trafic en heure de pointe du matin et du soir entre la voie des Mercureaux et l'échangeur de Beure (route de Lyon/RD683 et RN83) étaient relativement proches. Cette configuration à deux routes bidirectionnelles est donc bien adaptée à la répartition des flux de trafic et permet de les écouler de manière fluide.

Pour mémoire, lors de la concertation publique de 2019, ce nouvel échangeur au niveau du Champ Melin était configuré sous forme d'échangeur complet « à lunettes » (avec un giratoire de chaque côté), permettant d'une part le rétablissement de l'ensemble des mouvements entre les différentes infrastructures, et d'autre part de mettre en place un accès sécurisé et direct pour les camions desservant la station d'épuration de

Port-Douvot. Cette proposition d'échangeur permettait également une fonctionnalité supplémentaire vis-à-vis du quartier des Vallières (zone d'implantation de la Polyclinique de Franche-Comté, de deux lycées et de plusieurs commerces) : les usagers sortant du quartier des Vallières et souhaitant rejoindre la RN57 vers le Nord pouvait emprunter le demi-diffuseur des Vallières en direction de Beure puis faire demi-tour en empruntant l'échangeur du Champ Melin, évitant ainsi le Boulevard Salvador Allende et le giratoire de Planoise, très fortement congestionnés en heure de pointe (le nouvel échangeur du Champ Melin étant situé à environ 800 m de la future bretelle de sortie vers Beure).



Lors de la concertation de 2019, un certain nombre de contributeurs s'est exprimé sur la conception de cet échangeur, lui reprochant d'impacter les deux côtés du secteur des Vallières, et reprochant également le nombre de giratoires prévus au projet, notamment pour les usagers en provenance de la RN83 et se rendant à Besançon (4 giratoires à franchir). Dans le bilan de la concertation publique, le maître d'ouvrage s'est donc engagé à travailler sur la compacité de l'échangeur pour minimiser les besoins en foncier et ses impacts sur l'environnement, tout en supprimant, si c'est possible, l'un des giratoires.

Ainsi, lors des études techniques détaillées qui ont suivi, une nouvelle variante d'échangeur a été élaborée dans l'objectif d'une recherche de compacité. Elle ne présente plus qu'un seul giratoire et n'impacte plus qu'un seul côté du quartier des Vallières. Elle présente néanmoins 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. C'est cette nouvelle proposition qui a été présentée au public lors de l'enquête publique DUP de 2022.

Toutefois, lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, la commission d'enquête a relevé que « s'agissant de l'échangeur de Champ Melin, le choix retenu n'offre pas des fonctionnalités équivalentes à celles de l'échangeur « à lunettes » proposé au préalable. Elle constate 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 les accès poids-lourds à Port-Douvot. La commission recommande donc que les incidences à

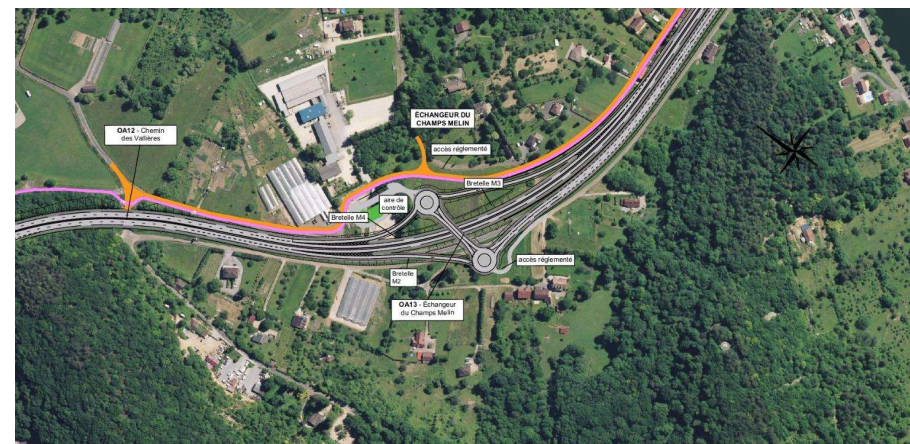
long terme de la variante proposée soient pesées avec soin et que le choix final soit réévalué en tenant compte de l'ensemble des critères évoqués ».

Par conséquent, le maître d'ouvrage a approfondi les études afin de reconsidérer la configuration de l'échangeur, selon les deux variantes décrites ci-après.

- la solution retenue au stade du dossier d'enquête préalable à la DUP : gestion des échanges entre la RN57 et la RN83 par un giratoire unique côté Est de la RN57, vers lequel la RN83 se raccorde par un passage supérieur courbe au-dessus de la RN57 ;
- une variante de type échangeur dénivelé « à lunettes » avec deux giratoires : côté Est, le giratoire assure par une bretelle de sortie et une bretelle d'entrée les échanges avec la RN57 ; côté Ouest, la RN83 vient se raccorder au giratoire comme la bretelle de sortie RN57 Nord. Les deux giratoires sont reliés par un passage supérieur droit biais au-dessus de la RN57.

Une analyse comparative a été réalisée pour ces deux variantes, en considérant les critères suivants :

- Fluidité, fonctionnalité et lisibilité
- Prise en compte des enjeux environnementaux (artificialisation et imperméabilisation des sols)
- Impact sur les riverains et nuisances sonores
- Exploitation en phase travaux
- Coût



CONFIGURATION DU NOUVEL ECHANGEUR DU CHAMP MELIN / VARIANTE DE TYPE ECHANGEUR « A LUNETTES »
(SOURCE : ETUDES D'AVANT-PROJET, EGIS, DREAL)

► Les accès aux activités riveraines de la RN57 dans le secteur du Champ Melin

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 ».

La desserte actuelle des activités riveraines de la RN57 (pépinière et Emmaüs) s'effectue via le réseau routier des collectivités.

L'aire de contrôle des poids-lourds qui était proposée dans le cadre du projet d'aménagement de la RN57 permettait de créer une zone tampon donnant l'accès depuis la RN57 aux activités riveraines, sans pour autant ouvrir l'accès au quartier (qui n'est pas souhaité par les habitants).

Sans la réalisation de cet équipement, les modalités d'accès aux activités riveraines de la RN57 ont été réétudiées. L'accès à Emmaüs et à la pépinière est à présent proposé directement depuis l'échangeur du Champ Melin, en adaptant le tracé et la configuration des voiries de quartier afin que le reste du quartier des Vallières ne soit pas accessible par la RN57 (c'était un souhait exprimé par les riverains lors de la concertation publique de 2019).

► Recommandations concernant les autres choix relatifs au tracé et aménagements spécifiques

La commission « constate que les itinéraires de substitution sont parfois complexes et empruntent des voies où pourraient se produire, notamment aux heures de pointe, des ralentissements, congestions, nuisances, problème 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 ».

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'au vu du contexte très contraint de l'aménagement, trois mouvements de l'échangeur de Saint-Ferjeux ne peuvent pas être rétablis dans le cadre du projet. Il s'agit de mouvements dont le trafic est très minoritaire (entre 30 et 60 véhicules par heure en heure de pointe), trafic qui se reportera sur des itinéraires de substitution gérés par les collectivités locales. Le maître d'ouvrage travaillera aux côtés des collectivités concernées pour définir avec elles les itinéraires de substitution les plus adaptés et y limiter, le cas échéant, les nuisances supplémentaires engendrées.

CRITÈRES	Variante « trompette » (présentée lors de la DUP)	Variante « lunettes » (présentée lors de la concertation de 2019)
Fonctionnalité	2 mouvements non rétablis Itinéraire des PL vers la STEP de Port Douvot peu pratique	Mouvement Polyclinique → RN57 Nord permis sans passer par le giratoire de Planoise Itinéraire des PL vers la STEP de Port Douvot pratique
Lisibilité	Géométrie « inhabituelle »	Géométrie « classique »
Fluidité	Continuité du mouvement RN57 Besançon → RN83 Nombre de giratoires rencontrés sur le mouvement RN83 → RN 57 Besançon : 3	Passage par un giratoire pour le mouvement RN57 Besançon → RN83 Nombre de giratoires rencontrés sur le mouvement RN83 → RN 57 Besançon : 4
Phase chantier	Création de surlargeurs de chaussée supplémentaires pour la phase travaux (non réutilisées) Durée de travaux estimée : 18 mois	Réutilisation au maximum les chaussées définitives pour les déviations provisoires Durée de travaux estimée : 12 mois
Impact des riverains	Un seul côté du quartier des Vallières impacté Une maison d'habitation impactée (achat nécessaire)	Deux côtés du quartier impactés 4 maisons d'habitation impactées (pas d'achat nécessaire)
Nuisances sonores	Aucune habitation impactée	4 maisons d'habitation impactées (protection acoustique à mettre en place)
Surface artificialisée	2,9 ha	2,3 ha
Surface imperméabilisée	1,05 ha	0,95 ha
Coût	10 M€ (ouvrage d'art courbe plus coûteux)	6,5 M€
Avis du public	Variante moins fonctionnelle (manque la possibilité de repartir vers la RN57 Nord depuis la Polyclinique)	Trop de giratoires Impact des deux côtés des Vallières

Au vu des résultats de cette analyse comparative, le maître d'ouvrage, en concertation avec les collectivités concernées, a décidé de retenir la variante « à lunettes » pour la suite des études. En compensation, pour les 3 maisons d'habitation concernées par le giratoire côté colline de Planoise, une protection acoustique sera mise en place.

La commission « recommande que lors des études ultérieures relatives aux aménagements à réaliser au niveau de Micropolis, la question 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 des places de stationnement ».

Le maître d'ouvrage s'est engagé à étudier finement l'implantation des aménagements à réaliser au niveau de Planoise en prenant en compte l'ensemble des objectifs et contraintes de ce secteur (intégration paysagère, protections acoustiques, fonctionnement du site de Micropolis, contraintes liées à l'exploitation sous chantier pendant les travaux, contraintes de réseaux implantés dans le secteur, évolution du quartier de Planoise liées au NPNRU...). L'assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée sur les thématiques d'insertion paysagère et urbaine qui sera recrutée lors des études détaillées aura toute légitimité pour conseiller le maître d'ouvrage en ce sens.

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 oeuvre pour les habitants de la rue de Dole à propos de la sécurisation des accès privés ».

Le maître d'ouvrage a mis en relation les riverains concernés avec le gestionnaire de la route de Dole (Conseil Départemental du Doubs) pour étudier avec lui des solutions permettant de sécuriser les accès privés aux habitations riveraines de cette infrastructure, étant entendu que cette problématique préexiste et que le projet d'aménagement de la RN57 n'aura pas d'impact sur les conditions d'accès aux habitations.

2.2.3. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

1.1.1.1 La restructuration de l'échangeur de Saint-Ferjeux

Cette partie présente l'aménagement de la RN57 depuis la voie des Montboucons (au Nord) jusqu'à l'échangeur de Saint-Ferjeux.

Demi-échangeur de l'Amitié

Les bretelles du demi-échangeur de l'Amitié viennent se raccorder par des voies d'entrecroisement avec les bretelles Nord de l'échangeur de Saint-Ferjeux.

Restructuration de l'échangeur de Saint-Ferjeux

La géométrie de l'échangeur de Saint-Ferjeux est modifiée pour permettre la dénivellation de certains mouvements. Un giratoire est créé au niveau de la rue de Dole, afin de rétablir le sens RN57-Sud vers RD673-Est. Celui-ci permet également l'insertion de voies dédiées aux transports en commun, notamment du prolongement de la rue des Flandres-Dunkerque 1940.

Le nouveau projet dans cette section prévoit ainsi quatre grandes catégories d'aménagement :

- la fluidification de l'axe routier par la mise à 2x2 voies de la RN57 et le réaménagement de l'échangeur de Saint-Ferjeux ;
- l'amélioration de la desserte locale par l'aménagement d'une nouvelle voie urbaine le long de la RN57, reliant la rue de Dole au giratoire de l'Amitié ;
- le développement des itinéraires de transports en commun pour renforcer la multimodalité ;
- la création d'itinéraire modes actifs continus et sécurisés pour faciliter les circulations cyclistes et piétonnes.

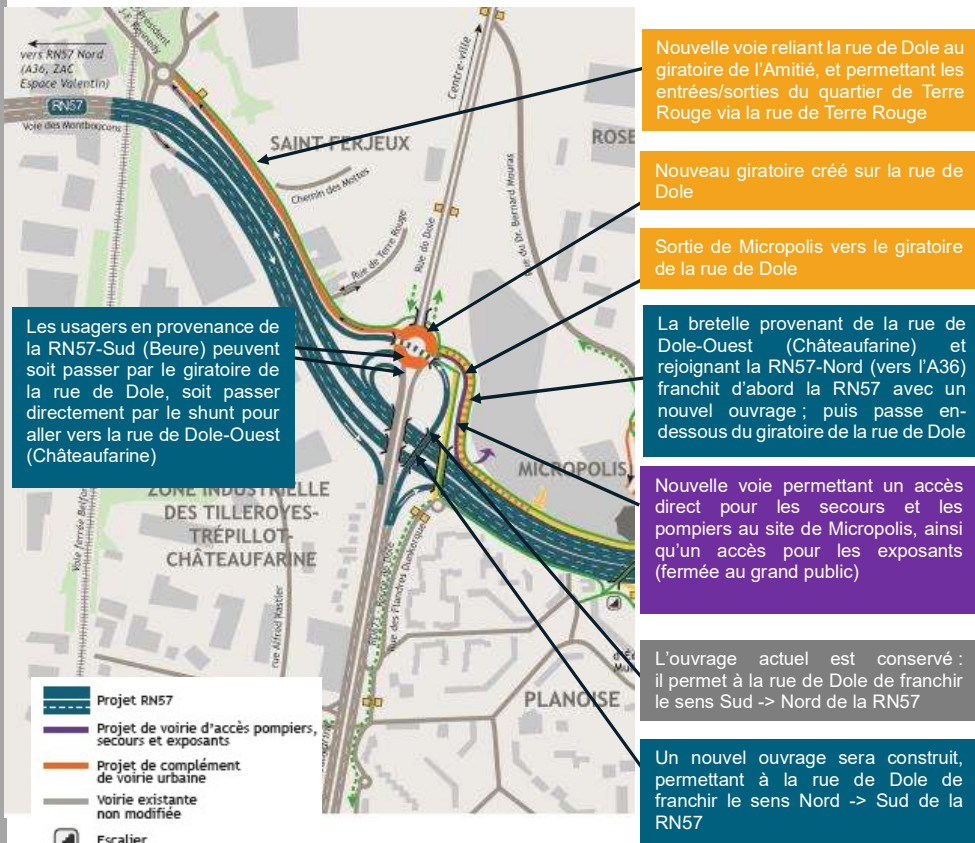
Ce nouvel aménagement permet en outre un fonctionnement optimisé de l'échangeur et de meilleures conditions de circulation sur la rue de Dole.

Un ouvrage réservé 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.

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

La synthèse des fonctionnalités sur cette première section est résumée sur les plans schématiques suivants :

Synthèse des aménagements proposés pour le mode routier



SYNTHESE DES AMENAGEMENTS PROPOSES POUR LE MODE ROUTIER AU DROIT DU SECTEUR « BOULEVARDS » - SAINT-FERJEUX

Amélioration de la desserte en transports en commun

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



DESSERTE ACTUELLE DE LA LIGNE 4 "CHATEAUFARINE / POLE ORCHAMPS"

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



NOUVELLE DESSERTE PROPOSEE POUR LA LIGNE 4

Synthèse des aménagements proposés pour les transports en commun



Voie bus reliant le giratoire de Planoise au giratoire de la rue de Dole et permettant de desservir Micropolis

Ouvrage de franchissement de la RN57 réservé aux bus

Synthèse des aménagements proposés pour les modes doux

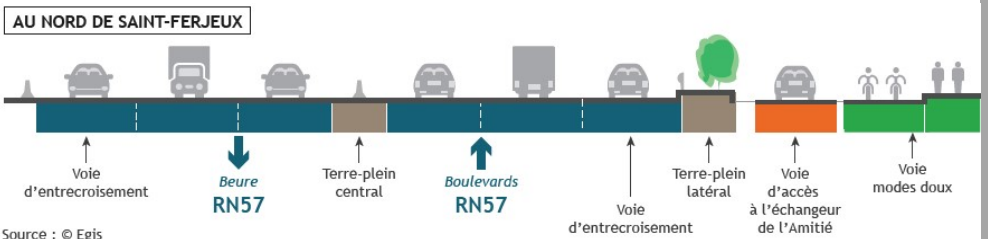


Voie modes doux en site propre entre le giratoire de la rue de Dole et le giratoire de l'Amitié

Passage inférieur piétons-cycles sous la rue de Dole

Ouvrage de franchissement de la RN57 réservé aux transports en commun et aux modes doux

Voie modes doux entre le giratoire de Planoise et le giratoire de la rue de Dole longeant le site de Micropolis



Source : © Egis

SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LES MODES DOUX AU DROIT DU SECTEUR « BOULEVARDS » - SAINT-FERJEUX

SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN AU DROIT DU SECTEUR « BOULEVARDS » - SAINT-FERJEUX

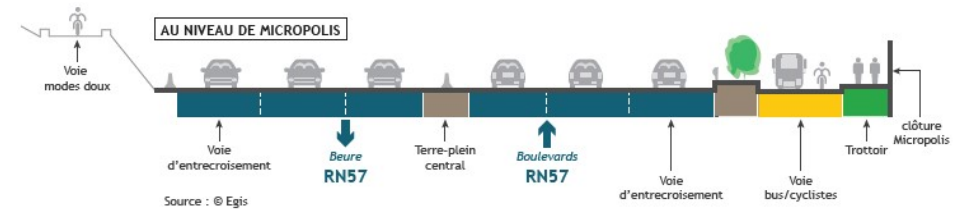


VUE PHOTOREALISTE DU NOUVEL ECHANGEUR DE SAINT FERJEUX DEPUIS LE NORD

Le nouvel aménagement permet ici :

- de sécuriser les dessertes et accès aux zones d'activités récréatives de l'avenue François Mitterrand ;
- de replacer les transports en commun au cœur de l'accessibilité des aménagements urbains récréatifs ;
- d'encourager la multimodalité en créant de part et d'autre la RN57 des voies urbaines pour les transports en commun et des cheminements dédiés aux modes actifs.

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



PROFIL EN TRAVERS DE LA RN57 REAMENAGEE AU NIVEAU DE MICROPOLIS

1.1.1.2 La modification des accès au parc des expositions et des congrès Micropolis

Diffuseur de Planoise

Le diffuseur de Planoise ne subit pas de grande transformation. La RN57 est mise à 2x2 voies sur les ouvrages existants, avec la mise en place d'une Bande d'Arrêt d'Urgence pour faciliter l'entretien et l'exploitation de la RN57.

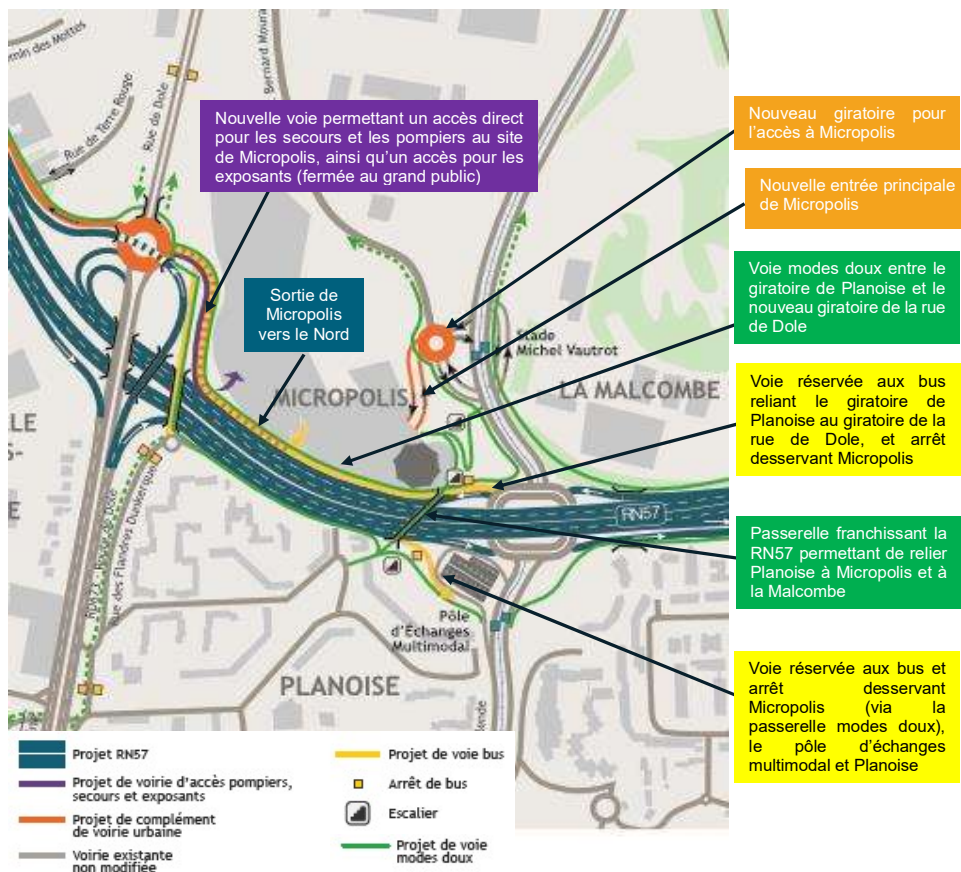
Une passerelle dédiée aux modes actifs est projetée entre le quartier de Planoise-Époisses et l'avenue François Mitterrand. L'implantation de cette passerelle dédiée aux modes doux au plus près de la nouvelle entrée de Micropolis permet une fonctionnalité supplémentaire qui est de relier le quartier de Planoise aux installations sportives de la Malcombe, de manière directe et sécurisée.

Modification des accès au site Micropolis

La desserte du parc des expositions et des congrès Micropolis est délocalisée auprès de l'avenue François Mitterrand. Cette disposition permet de rapprocher cette desserte des arrêts de tramway, des parkings à disposition, et de rendre indépendant son accès vis-à-vis de la RN57.

Les entrées et sorties du site Micropolis s'effectueront grâce à un giratoire créé à l'intersection entre le chemin de la Malcombe et l'accès existant depuis l'avenue François Mitterrand, et une nouvelle voirie permettant d'accéder depuis ce giratoire à la nouvelle entrée principale de Micropolis. Cette nouvelle configuration va permettre d'optimiser le remplissage des parkings du site.

La synthèse des aménagements dans ce secteur est résumée sur le plan schématique ci-dessous :



SYNTHESE DES AMENAGEMENTS PROPOSES AU NIVEAU DU DIFFUSEUR DE PLANOISE



RN57 SENS SUD -> NORD – SITUATION ACTUELLE (SOURCE : EGIS)
A GAUCHE : PLANOISE ; A DROITE : MICROPOLIS



RN57 SENS SUD -> NORD – SITUATION FUTURE (PHOTOMONTAGE DONNE A TITRE INDICATIF) (SOURCE : EGIS)
A GAUCHE : PLANOISE ; A DROITE : MICROPOLIS

1.1.1.3 Le désenclavement du quartier des Vallières par l'aménagement d'un nouveau demi-échangeur



RN57 SENS NORD -> SUD – SITUATION ACTUELLE (SOURCE : EGIS)
A DROITE : PLANOISE ; A GAUCHE : MICROPOLIS



RN57 SENS NORD -> SUD – SITUATION FUTURE (PHOTOMONTAGE DONNE A TITRE INDICATIF) (SOURCE : EGIS)
A DROITE : PLANOISE ; A GAUCHE : MICROPOLIS

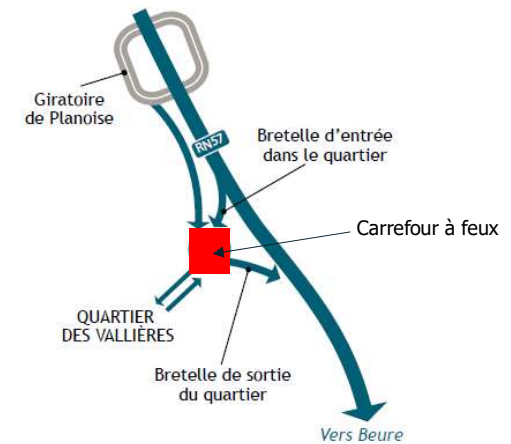
La desserte du quartier de Planoise-Vallières est modifiée par rapport à l'existant.

Création du demi-diffuseur des Vallières

Un demi-diffuseur sera aménagé afin de :

- permettre une nouvelle desserte directe du quartier des Vallières depuis la RN57-Nord, en provenance de Besançon ;
- proposer une nouvelle bretelle de sortie du quartier des Vallières vers la RN57-Sud, en direction de Beure.

L'accès à la RN57-Sud depuis le diffuseur de Planoise se fera par une nouvelle bretelle et le passage par un carrefour à feux à l'intersection de la rue Blaise Pascal.



FUNCTIONNEMENT DES BRETelles DU DEMI-DIFFUSEUR DES VALLIERES DEPUIS ET VERS LA RN57

Fonctionnement complémentaire avec les échangeurs de Planoise et de Champ Melin

Une complémentarité avec l'échangeur du Champ Melin est possible pour accéder à la RN57-Nord.

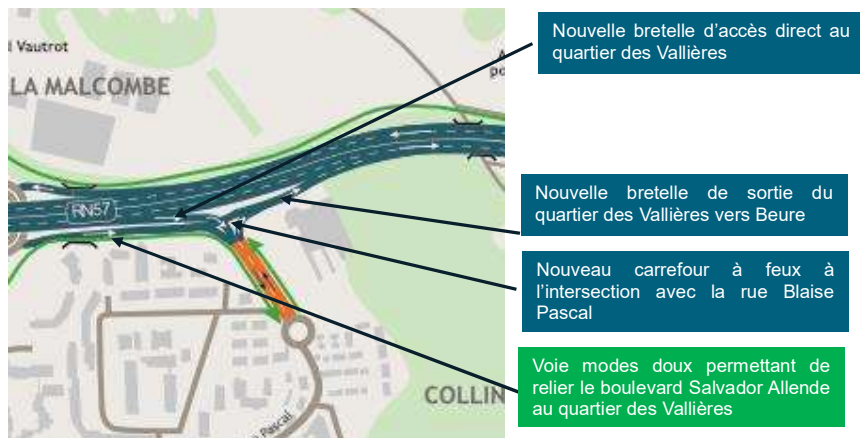
La mise en place de ce nouveau demi-échangeur des Vallières a pour conséquence une amélioration des conditions de circulation au niveau de giratoire de Planoise, puisque celui-ci se voit délesté d'environ 10 % de son trafic total aux heures de pointe.

Ce nouvel aménagement permet de faire la transition entre la zone urbaine et la zone des collines, plus naturelle. Cette nouvelle desserte permet de :

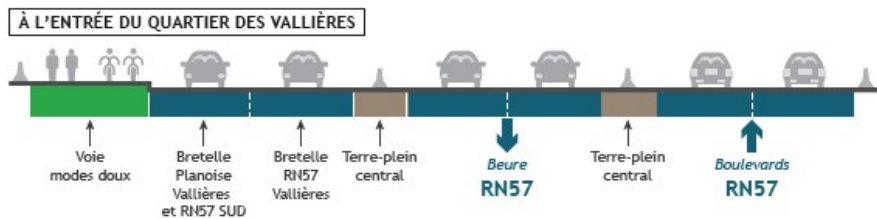
- mettre à double sens la rue Blaise Pascal, afin d'offrir une nouvelle sortie du quartier autre que celle existante sur le boulevard Salvador Allende au Nord ;
- délester le giratoire de Planoise, traversé par le tramway et actuellement régulièrement saturé aux heures de pointe ;
- mettre aux normes les accessibilités modes actifs au quartier depuis le diffuseur de Planoise.

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

La future desserte du quartier de Planoise-Vallières est schématiquement synthétisée ci-dessous :



SYNTHESE DE LA DESSERTE DU QUARTIER DE PLANOISE-VALLIERES AVEC L'AMENAGEMENT DU NOUVEAU DEMI-ECHANGEUR DES VALLIERES



Source : © Egis

SYNTHESE DE LA DESSERTE DU QUARTIER DE PLANOISE-VALLIERES AVEC L'AMENAGEMENT DU NOUVEAU DEMI-ECHANGEUR DES VALLIERES

1.1.1.4 Le nouvel échangeur entre la RN57 et la RN83

Le projet sur ce secteur Sud d'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure prévoit :

- l'aménagement de la RN57 à 2x1 voie avec bandes d'arrêt d'urgence (BAU) et du nouvel échangeur du Champ Melin ;
- la remise aux normes de l'ancienne section RN57, qui sera intégrée à la RN83 ;
- la création d'un viaduc dédié à la RN57 en amont du pont de Beure permettant une connexion directe avec la voie des Mercureaux ;
- la création d'une passerelle de traversée du Doubs pour les modes actifs ;
- le réaménagement des chemins des Vallières à Port-Douvot, avec la création d'une voie modes doux en site propre sur le même modèle que celle mise en place sur le chemin d'Avanne à Velotte sur le côté Sud.

Nouvel échangeur du Champ Melin

L'échangeur du Champ Melin est le nouvel échangeur entre la RN57 et la RN83 (vers Beure, puis Lons-le-Saunier et Lyon).

Il s'agit d'un échangeur dénivelé « à lunettes » avec deux giratoires :

- côté Est, le giratoire assure par une bretelle de sortie et une bretelle d'entrée les échanges avec la RN57 ;
- côté Ouest, la RN83 vient se raccorder au giratoire comme la bretelle de sortie RN57 Nord.

Les deux giratoires sont reliés par un passage supérieur droit biais au-dessus de la RN57.

Construction d'un nouveau viaduc routier sur le Doubs

Le projet d'aménagement de la RN57 intègre la construction d'un viaduc routier de franchissement du Doubs, à 2x1 voie bidirectionnelle, permettant d'assurer la continuité de la RN57 entre la voie des Mercureaux et Besançon, sans passer par les giratoires de Beure.

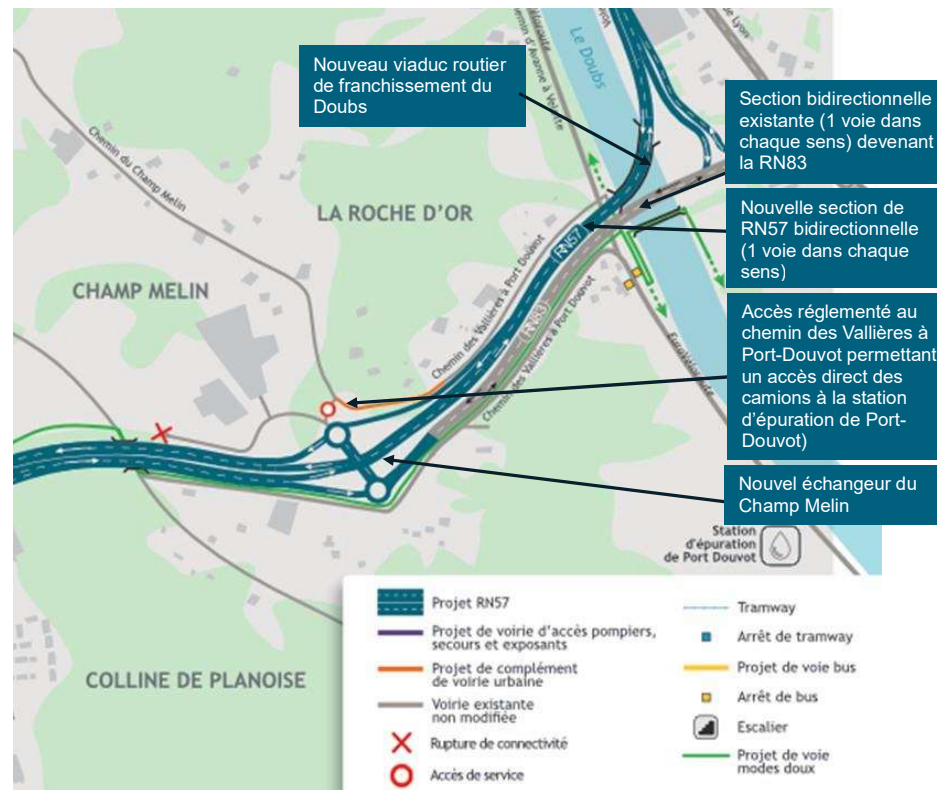
L'ouvrage actuel de franchissement du Doubs sera rattaché à la RN83.

Une mise aux normes de l'ancienne section de la RN57, amenée à intégrer la RN83, sera réalisée : des bandes dérasées de droite seront mises en place et l'assainissement sera mis en conformité.

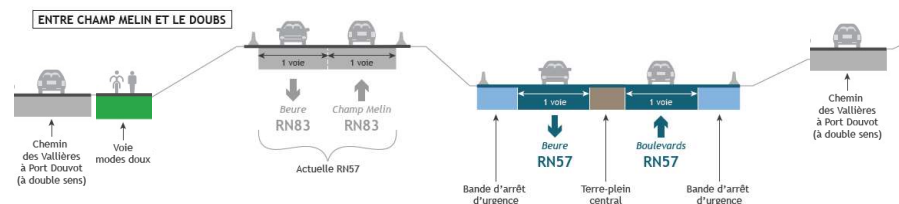


VIADUCS A 2X1 VOIE DE FRANCHISSEMENT DU DOUBS, SENS SUD -> NORD – SITUATION FUTURE
(PHOTOMONTAGE DONNE A TITRE INDICATIF) (SOURCE : EGIS)
AU PREMIER PLAN : RN83 ; AU SECOND PLAN : RN57

La synthèse des aménagements proposés pour le mode routier est représentée schématiquement ci-après.



SYNTHESE DES AMENAGEMENTS PROPOSES POUR LE MODE ROUTIER EN PARTIE SUD (SECTEURS DU CHAMP MELIN ET DU FRANCHISSEMENT DU DOUBS)



PROFIL EN TRAVERS DES AMENAGEMENTS REALISES EN PARTIE SUD DU PROJET (SECTEURS DU CHAMP MELIN ET DU FRANCHISSEMENT DU DOUBS)

Justification de la conception routière entre l'échangeur du Champ Melin et Beure

Le choix de conception entre l'échangeur du Champ Melin et Beure consiste en la réalisation de deux voies bidirectionnelles au lieu d'une 2x2 voies.

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

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

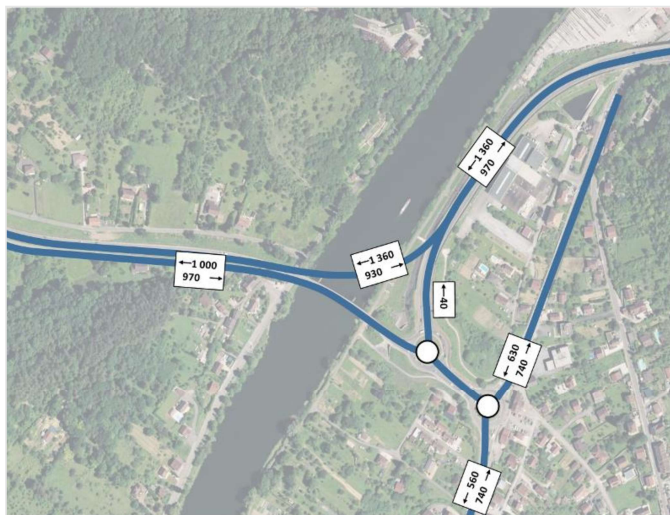
le flux Besançon <-> Voie des Mercureaux

le flux Besançon <-> RN83 et RD683

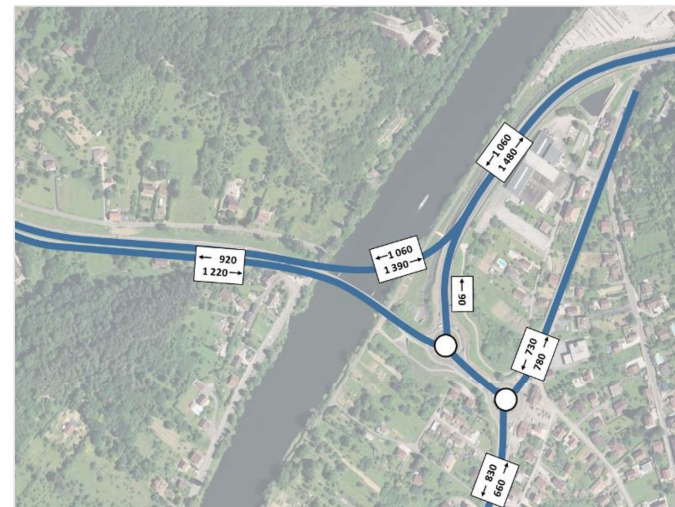
C'est pour cette raison que la conception s'est orientée vers deux chaussées bidirectionnelles après l'échangeur du Champ Melin : l'une en connexion directe avec la voie des Mercureaux, l'autre vers l'échangeur de Beure, en connexion avec la RN83 et la RD683.

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

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



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



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

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

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

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

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

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

Les aménagements dédiés aux modes actifs

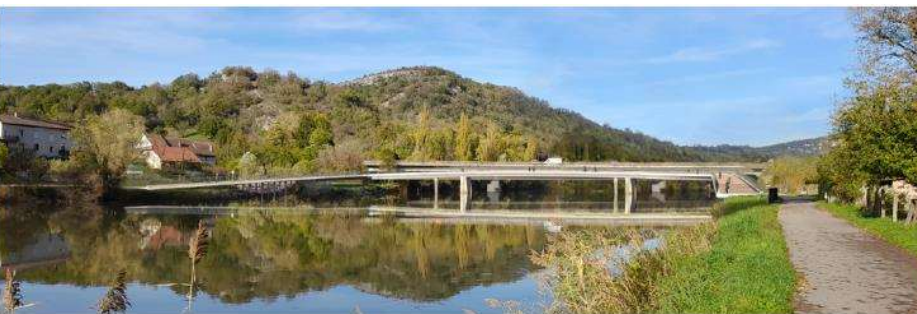
Un franchissement du Doubs dédié aux modes actifs est projeté au Sud du viaduc routier existant. Ce franchissement se fera par une passerelle implantée à environ 20 m au Sud de l'ouvrage existant.

Le tablier sera de type caisson mixte acier-béton de hauteur constante. L'ouvrage est constitué de deux rampes parallèles aux berges et une travée principale franchissant le Doubs.

Cette nouvelle passerelle permettra de relier le chemin d'Avanne à Velotte en rive droite du Doubs à la commune de Beure en rive gauche du Doubs (pistes cyclables existantes).

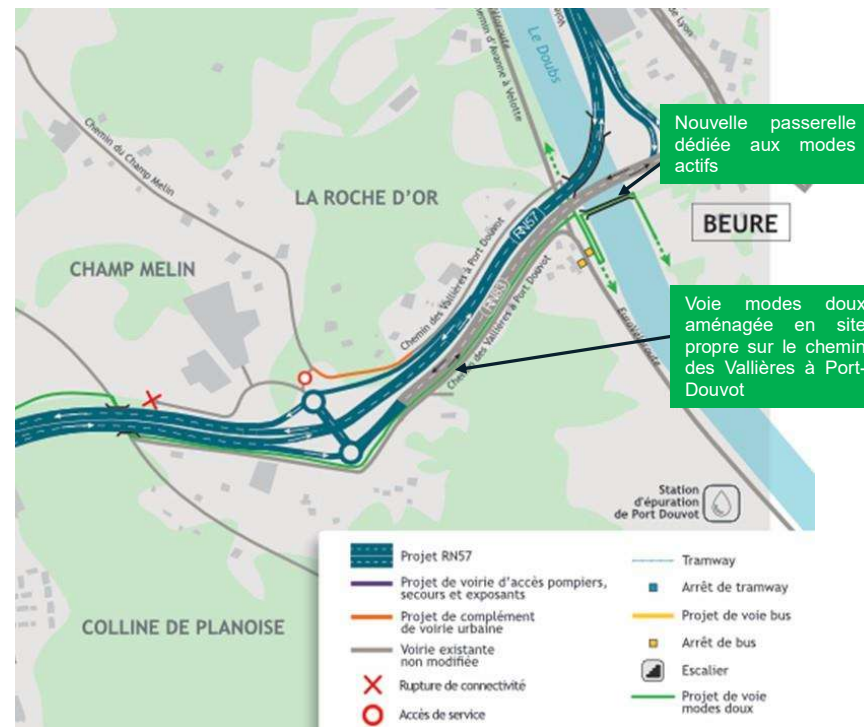


VUE « PHOTO-RÉALISTE » DU FRANCHISSEMENT DU DOUBS (NOUVEAU VIADUC RN57 AU PREMIER PLAN, VIADUC RN83 AU CENTRE, PASSERELLE DÉDIÉE AUX MODES ACTIFS EN ARRIERE-PLAN)



PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT DU DOUBS DÉDIÉE AUX MODES ACTIFS – VUE DEPUIS LA RIVE GAUCHE DU DOUBS (SOURCE : EGIS)

Par ailleurs, un aménagement dédié aux modes doux sera mis en place sur le chemin des Vallières à Port-Douvot côté Sud (dont la topographie est plus favorable que le côté Nord), sur le même modèle que celui existant sur le chemin d'Avanne à Velotte, c'est-à-dire que le chemin des Vallières à Port-Douvot ne sera aménagé qu'à une seule voie de circulation, et la voie modes doux en site propre sera séparée par des potelets (poteaux en bois). Un système « d'écluses » (élargissements ponctuels de la chaussée) implantées de manière régulière permettra les croisements des véhicules.



SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LES MODES ACTIFS EN PARTIE SUD DU PROJET (SECTEURS DU CHAMP MELIN ET DU FRANCHISSEMENT DU DOUBS)

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

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

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

2.2.5. LE RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS

Le projet d'achèvement du contournement de Besançon impacte les voiries liées ou proches de la RN57.

Dans la conception du projet, vingt-et-une voiries ou éléments de voirie sont impactées par le réaménagement de la section « Boulevards » - Beure. Cela comprend notamment :

- des créations de voiries ou éléments de voirie ;
- des réaménagements ou rétablissements de voiries ou éléments de voirie.

Dans le cadre du projet, aucune voirie n'est interrompue sans être rétablie ou sans que le même trajet soit possible par ailleurs de manière aisée.

► Au niveau de l'échangeur de Saint-Ferjeux

Au niveau de l'échangeur de Saint-Ferjeux, trois mouvements ne peuvent pas être rétablis dans le cadre du nouvel aménagement prévu : ce sont les mouvements dont les trafics sont les plus faibles (au maximum 75 véhicules par heure aux heures de pointe du matin et du soir). Il s'agit du double mouvement rue de Dole-Est (centre-ville) <-> RN57-Nord, ainsi que du mouvement rue de Dole-Est (centre-ville) -> RN57-Sud. Le modèle de trafic permet de voir sur quels itinéraires vont se reporter les usagers dont les bretelles existantes seront supprimées dans le cadre du projet :

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

► Pour les activités riveraines du projet

■ Le Laboratoire d'analyses médicales de Terre Rouge :

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

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

Le plan de détail de l'aménagement sera à construire en concertation avec le laboratoire d'analyses médicales.

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

■ Emmaüs et la pépinière située au niveau de l'échangeur du Champ Melin :

La création de l'échangeur du Champ Melin, à proximité directe du parking de stationnement de la pépinière aura un impact sur l'accès et le stationnement de la pépinière. Un travail sera à conduire dans le cadre des études détaillées à venir, en concertation avec la communauté Emmaüs et le pépiniériste, pour le rétablissement des accès et de la capacité de stationnement pour que ces deux activités perdurent sans problème.

■ La station d'épuration de Port-Douvot

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

Il est ainsi prévu une connexion de l'échangeur du Champ Melin avec le chemin des Vallières en direction du Doubs, par un dispositif de contrôle d'accès 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.

2.2.6. LA CIRCULATION DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

Les transports exceptionnels circulent actuellement sur l'itinéraire de la RN57, entre la RD673-Ouest (rue de Dole) et la RN83.

Ainsi, au Sud de l'échangeur de Saint-Ferjeux et jusqu'à la RN83, **la RN57 doit permettre la circulation des transports exceptionnels et des convois militaires** dans les limites dimensionnelles des convois de type E (jusqu'à 400 tonnes) et de grande hauteur (jusqu'à 6,00 m).

Sur le reste de l'itinéraire, les limites dimensionnelles de la voie des Montboucons imposent une limitation en masse jusqu'à 70 tonnes et en hauteur jusqu'à 4,30 m (cf. carte du réseau des transports exceptionnels dans le secteur de Besançon ci-dessous).

2.2.7. LES PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT MIS EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET

L'assainissement englobe à la fois la collecte, le transit, le stockage et le traitement des eaux pluviales ayant ruisselé sur la route avant de les rejeter dans le milieu naturel.

► Principes généraux d'assainissement de la plateforme routière

Actuellement, les eaux pluviales de ruissellement sur la RN57 se rejettent sans traitement dans le milieu naturel.

Après réalisation du projet, l'ensemble des eaux pluviales ruisselant sur la chaussée routière sera collecté et traité avant rejet dans le milieu naturel. Le ruissellement des eaux est assuré par le dévers transversal et longitudinal de la route en direction du réseau de collecte. Ce réseau de collecte sera dimensionné pour évacuer les débits d'occurrence décennale conformément au Guide Technique de l'Assainissement Routier.

Le réseau d'assainissement qui collectera uniquement les eaux de la plate-forme routière sera étanche pour éviter toute infiltration des eaux polluées dans le sol, ce qui permettra de préserver les eaux souterraines de tout risque de pollution chronique, saisonnière et accidentelle.

Les rejets d'eaux pluviales feront l'objet d'un traitement et d'un écrêtement avant de rejoindre le milieu naturel pour limiter leurs effets qualitatifs et quantitatifs. Des mesures seront également prises pour réduire le risque de pollution accidentelle.

► Dispositifs d'assainissement mis en place dans le cadre du projet

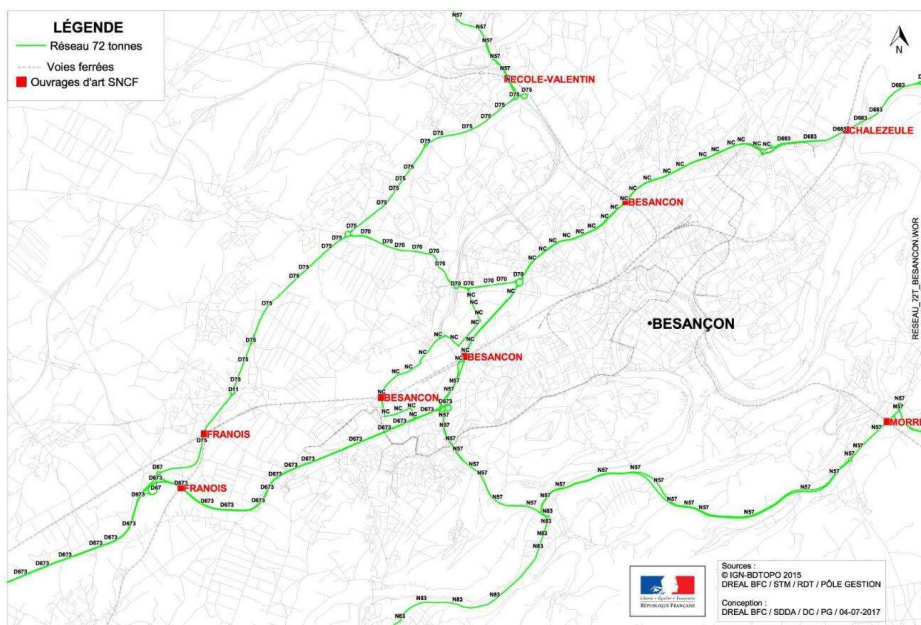
Les dispositifs d'assainissement des eaux pluviales routières proposés sont les suivants :

- les eaux de ruissellement des voiries (RN57, bretelles d'échangeurs et voiries urbaines) sont collectées par un réseau longitudinal d'assainissement **séparatif** (dimensionnement pour une période de retour de 10 ans) ;
- les eaux collectées sont acheminées vers des **bassins multifonctions de type bicorps avec volume mort**, permettant de dissocier les fonctions de confinement de la pollution accidentelle, de traitement de la pollution chronique et l'écrêtement des débits d'orage dans les deux corps de l'ouvrage.

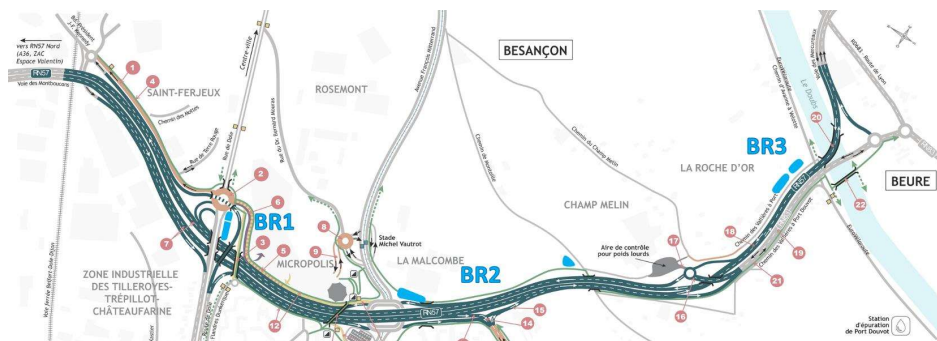
Sur la section de la RN57 étudiée, la réalisation de **trois nouveaux bassins de traitement / d'écrêtement** des eaux pluviales routières est envisagée :

- le bassin B1, localisé au niveau du délaissé interbretelle Sud-Est de l'échangeur de Saint-Ferjeux ;
- le couple de bassins B2a/B2b, le bassin B2a-traitement étant localisé au niveau du diffuseur de Planoise (côté avenue François Mitterrand), situé au Nord-Ouest du Parc Sportif de la Malcombe (bassin de traitement) et le bassin B2b-écrêtement étant localisé au niveau du délaissé au Sud du terrain de base-ball au niveau du demi-diffuseur des Vallières, le bassin B2b écrête les impluviums des bassins B1 et B2a ;
- le couple de bassins B3, localisé à proximité du Doubs.

RÉSEAU 72 TONNES DANS LE SECTEUR DE BESANCON



CARTE DU RESEAU DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS DANS LE SECTEUR DE BESANCON (SOURCE : DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTE)



LOCALISATION DES NOUVEAUX BASSINS DE TRAITEMENT/D'ECRETEMENT DES EAUX PLUVIALES ROUTIERES DE LA RN57

Deux catégories d'exutoires sont possibles pour les eaux pluviales routières après traitement et écrêtement :

- le sol et le sous-sol par infiltration ;
- les écoulements naturels superficiels.

Des essais de perméabilité ont été effectués de manière à déterminer la capacité d'infiltration du sol au droit des bassins d'écrêtement. Ces essais ont mis en évidence l'impossibilité d'infiltrer les eaux en sortie des bassins d'écrêtement.

L'exutoire superficiel naturel envisagé pour l'ensemble des eaux pluviales recueillies au droit de la RN57 réaménagée est donc le Doubs (rejet à débit régulé).

Chaque bassin d'écrêtement sera végétalisé avec possibilité d'utilisation de plantes aux propriétés filtrantes (roseaux utilisés en phyto-épuration). Il est proposé de ne pas clôturer ces bassins et de réaliser une pente douce pour permettre à la faune d'y accéder facilement. **Cela donnera ainsi à ces bassins une plus-value écologique et paysagère.**

2.2.8. PHASAGE ET DUREE DES TRAVAUX

Au stade actuel d'avancement des études, il est prévu de réaliser les travaux en deux phases : une première phase qui comprendra l'ensemble des aménagements prévus entre les Boulevards et le diffuseur de Planoise, une seconde phase qui comprendra l'ensemble des aménagements prévus entre le diffuseur de Planoise et Beure. Ces deux phases de travaux auront une durée approximative de 3 ans chacune. Ces durées de travaux sont évaluées d'un point de vue technique, sous réserve d'une mise à disposition optimale des ressources financières. Les discussions en cours avec les cofinanceurs du projet permettront d'affiner ces éléments.

2.2.9. COUT DU PROJET ET FINANCEMENT

Le coût global de l'aménagement de la RN57 entre les « Boulevards » et Beure est estimé à **environ 130 millions d'euros TTC (valeur 2020)**.

Les montants sont répartis comme suit (en valeur 2020) :

Acquisitions foncières	6 M€ TTC
Travaux de mise à 2x2 voies de la RN57 et de reconfiguration des échangeurs	82 M€ TTC
Aménagements dédiés aux transports en commun et modes doux	30 M€ TTC
Aménagements liés à l'environnement	12 M€ TTC
TOTAL	130 M€ TTC

Cette estimation est donnée en valeur 2020 ; elle n'intègre donc pas de marge prévisionnelle pour les révisions de prix. Elle prend en compte une provision pour aléas adaptée au contexte de l'opération sur les différents postes de dépenses (terrassements, assainissements, chaussées, ouvrages d'art courants, ouvrages d'art non courants, équipements de sécurité et d'exploitation...).

Le financement des études et des premières acquisitions foncières a été inscrit à hauteur de 4 millions d'euros au volet « Mobilité » du Contrat de Plan État-Région Bourgogne Franche-Comté (CPER) 2015-2022, avec la clef de répartition suivante : 50 % État, 12,5 % Région Bourgogne-Franche-Comté et 37,5 % Grand Besançon Métropole.

Afin d'étaler dans le temps les dépenses liées à cette opération, les travaux seront découpés en deux phases, réparties sur deux Contrats de Plan État-Région (CPER). La première phase de travaux sera financée dans le cadre du CPER 2023-2027 par l'État, la Région Bourgogne-Franche-Comté, le Département du Doubs et Grand Besançon Métropole, sur la base de coûts actualisés. Le montant de cette première phase a été réévalué à 84 M€ pour tenir compte de l'actualisation des coûts ; ce montant permettra de financer :

- La totalité des acquisitions foncières sur l'ensemble de l'opération,
- La totalité des études détaillées,
- La première phase de travaux, compris entre le diffuseur de l'Amitié et le diffuseur de Planoise.

Il sera réparti de la manière suivante entre les différentes collectivités :

	Montant à financer	Montant déjà versé au titre du CPER 2015-2022	Montant financé au titre du CPER 2023-2027
Conseil départemental du Doubs	15.5 M€	-	15.5 M€
Etat	39 M€	0.5 M€	38.5 M€
Grand Besançon Métropole	19.5 M€	0.375 M€	19.125 M€
Région BFC	10 M€	0.125 M€	9.875 M€
TOTAL	84 M€	1 M€	83 M€

3. OBJET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE ET COMPOSITION DU DOSSIER

3.1. OBJET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire, objet de la présente notice, porte sur les emprises foncières nécessaires à la réalisation de l'aménagement de la RN57 sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure. Elle est destinée à vérifier l'identité des propriétaires, titulaires de droits réels (détenteurs d'usufruit, bénéficiaires de servitude, preneurs à bail) et autres intéressés (non titrés aux services de la publicité foncière) directement concernés par le projet, en application de l'article R. 131-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'enquête parcellaire a également pour but la détermination des parcelles de terrain nécessaires à la réalisation du projet ou la définition précise des terrains et immeubles à acquérir pour la réalisation du projet.

Elle permettra aux propriétaires de prendre connaissance des limites d'emprise du projet et de connaître les surfaces à maîtriser pour chacune des parcelles les concernant. Les intéressés seront invités à consigner pendant toute la durée de l'enquête leurs observations sur les registres déposés en Mairie, prévus à cet effet ou à les adresser par écrit soit au maire qui les joindra au registre, soit à l'attention du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête au siège de l'enquête.

3.2. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE

Conformément aux dispositions de l'article R.131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier d'enquête parcellaire comprend :

- Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments,
- La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.
- La présente notice explicative.

3.2.1. CONCERNANT LE PLAN PARCELLAIRE :

Dans le présent dossier, les plans sont à l'échelle du 1/1000. Afin de pouvoir facilement visualiser les parcelles impactées par le projet, celles-ci ont été colorées. La couleur ORANGE a été choisie pour les biens appartenant à des propriétaires privés concernés par l'emprise du projet. Deux tonalités ont été utilisées :

- Orange clair pour les parcelles privées impactées par le projet à l'intérieur du périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique,
- Orange foncé pour les parcelles privées impactées par le projet en dehors du périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique.

Par ailleurs, les parcelles concernées par le projet qui appartiennent à la commune de Besançon sont colorées en vert.

Celles qui appartiennent déjà à l'Etat sont colorées en gris-bleu. Certaines de ces parcelles ont été acquises depuis longtemps par l'Etat en prévision du projet, d'autres ont été acquises récemment à l'amiable en

prévision de la réalisation du projet.

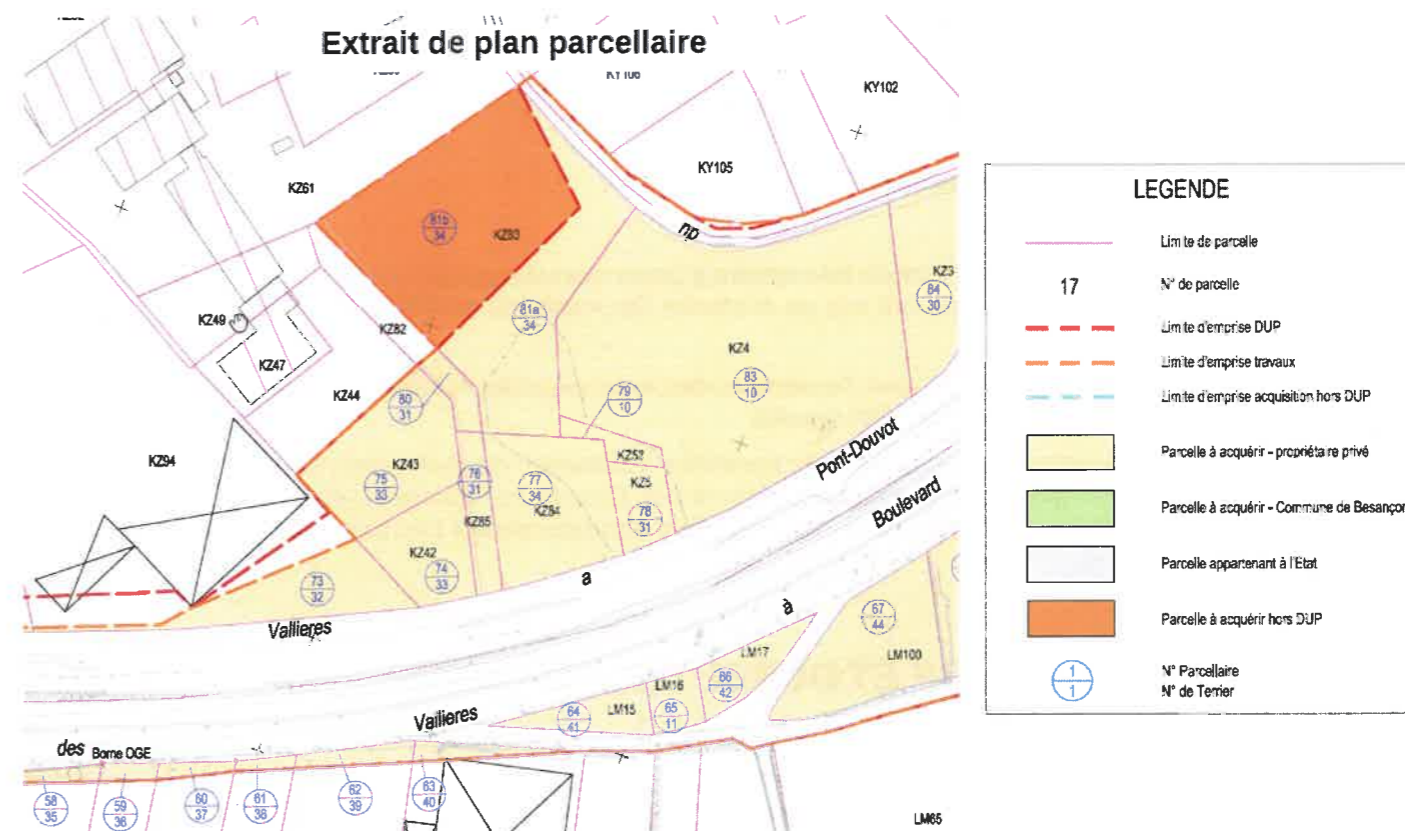
Les parcelles suivantes ont été acquises à l'amiable avant procédure de Déclaration d'Utilité Publique :

- BEURE : AC 134 (acte publié le 09/07/2020)
- BESANCON : ES 19 (acte publié le 20/11/2018)
- BESANCON : KY 226 et KY 229 (acte publié le 11/12/2020)

Les parcelles suivantes ont été acquises à l'amiable après la signature de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique :

- BESANCON : ET 88 (acte publié le 03/08/23)
- BESANCON : KY 100 (acte publié le 20/01/23)

L'extrait de plan parcellaire ci-dessous montre l'emprise du projet et les parcelles cadastrales concernées :



Exemple :

La parcelle cadastrée KZ 4 est concernée par la présente enquête parcellaire, elle correspond au :

- Numéro parcellaire = 83
- Numéro de terrier = 10

Ces numéros serviront à retrouver facilement les informations concernant cette parcelle dans la liste des propriétaires. Un « terrier » désigne ici le regroupement de plusieurs parcelles appartenant à un même propriétaire, ou un même groupe de propriétaire, au sein d'une commune.

Le bâti est figuré à titre indicatif en utilisant l'information du cadastre.

3.2.2. CONCERNANT LA LISTE DES PROPRIETAIRES :

Cette liste des propriétaires telle qu'exigée par l'article R.131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, prend la forme d'« état parcellaire ».

Cet état parcellaire a pour objet de répertorier les éléments du cadastre, l'identité des propriétaires réels, les surfaces des terrains, celles de l'emprise et la surface restant des parcelles concernées.

Dans le cadre de ce projet, l'état parcellaire se présente sous la forme d'un tableau établi par propriétaire, où sont regroupées toutes les parcelles lui appartenant :

12/12/2023 DREAL BOURGOGNE FRANCHE COMTE
RN57 - BESANCON

2
TERRIER : 3
P : 50

PROPRIETAIRES REELS													
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													
31													
32													
33													
34													
35													
36													
37													
38													
39													
40													
41													
42													
43													
44													
45													
46													
47													
48													
49													
50													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													
19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													
31													
32													
33													
34													
35													
36													
37													
38													
39													
40													
41													
42													
43													
44													
45													
46													
47													
48													
49													
50													

ORIGINES DE PROPRIETE
Acquisition le 34/03/2021 par acte de Maître PERIN, publié le 17/03/2021 Volume 2021P n°9206

Les principales informations contenues dans ce tableau sont représentées sur l'exemple ci-dessus par les numéros 1, 2, 3, 4 et 5 :

1 : Désignation des propriétaires réels ou présumés »

- Propriétaires identifiés aux services de la publicité foncière (inscrits dans les titres d'acquisition)
- Ayants-droit identifiés aux services de la publicité foncière (inscrits dans les titres d'acquisition)
- Propriétaires éventuels (ne comparant pas dans les titres)
- Gérants / Représentation de la personne morale

2 : Numéro de terrier

Ce numéro fait référence au plan parcellaire. Un « terrier » désigne ici le regroupement de plusieurs parcelles appartenant à un même propriétaire, ou un même groupe de propriétaire, au sein d'une commune.

3 : Table des parcelles et de leur(s) emprise(s)

- Colonnes 1 et 2 : références cadastrales de la parcelle
- Colonne 3 : adresse ou lieu-dit où se situe la parcelle d'après le Cadastre
- Colonne 4 : surface totale de la parcelle (en m²)
- Colonne 5 : nature du terrain figurée au Cadastre (TER=Terre, SOL=Sol, LAN=Landes, VER=Verger, TA=Terrain d'agrément, JAR=Jardin)
- Colonne 6 : commune sur laquelle se situe la parcelle
- Colonne 7 : références cadastrales des parcelles résultant de la division à venir
- Colonne 8 : surface d'emprise à acquérir dans le cadre du projet (indiquée en m²)
- Colonne 13 : références cadastrales des parcelles en-dehors de la bande de DUP résultant de la division à venir

- Colonne 14 : surface d'emprise à acquérir dans le cadre du projet (indiquée en m²)

- Colonne 15 et 16 : références cadastrales à venir (après division de la parcelle) et surplus éventuel(s) de terrain restant au propriétaire (indiqué en m²)

4 : Origine de propriété des parcelles.

5 : Numéro parcellaire

Ce numéro fait référence au plan parcellaire.

3.3. DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES À LA PRÉSENTE ENQUÊTE PARCELLAIRE

3.3.1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire sera effectuée dans les conditions prévues aux articles R. 131-1 à R. 131-13 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur (cf. ci-dessous : article R.131-3 du Code de l'Expropriation), un dossier de demande d'ouverture d'une enquête parcellaire a été adressé à la Préfecture du Doubs.

Article R.131-3 C.Expr. : « I. - Lorsque les communes où sont situés les immeubles à exproprier se trouvent dans un seul département, l'expropriant adresse au préfet du département, pour être soumis à enquête dans chacune de ces communes un dossier comprenant :

1° Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;

2° La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens ».

II. - Lorsque ces communes sont situées dans plusieurs départements, le dossier prévu au I est adressé par l'expropriant aux préfets des départements concernés. »

3.3.2. OBTENTION DE L'ARRÊTÉ D'OUVERTURE D'ENQUÊTE

Le préfet prend un arrêté ordonnant l'ouverture d'une enquête parcellaire. Cet arrêté précise les modalités du déroulement de ladite enquête : affichage public, délais, désignation du commissaire enquêteur, etc...

Article R.131-4 C.Expr. : « I. - Le préfet territorialement compétent définit, par arrêté, l'objet de l'enquête, et détermine la date à laquelle celle-ci sera ouverte ainsi que sa durée qui ne peut être inférieure à quinze jours. Il fixe les jours et heures où les dossiers pourront être consultés dans les mairies et les observations recueillies sur des registres ouverts à cet effet et établis sur des feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le maire. Il précise le lieu où siège le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Enfin, il prévoit le délai dans lequel le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête doit donner son avis à l'issue de l'enquête, ce délai ne pouvant excéder un mois.

II. - Lorsque les immeubles à exproprier sont situés dans plusieurs départements, les conditions de déroulement de l'enquête définies au I sont fixées par arrêté conjoint des préfets des départements concernés. Cet arrêté peut désigner le préfet chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats. »

Article R.131-5 C.Expr.: « Un avis portant à la connaissance du public les informations et conditions prévues à l'article R. 131-4 est rendu public par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, dans chacune des communes désignées par le préfet, dans les conditions prévues à l'article R. 112-16. Cette désignation porte au minimum sur toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire et doit être certifié par lui. Le même avis est, en outre, inséré en caractères apparents dans l'un des journaux diffusés dans le département, dans les conditions prévues à l'article R. 112-14. »

3.3.3. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

L'arrêté d'ouverture d'enquête parcellaire est notifié par courrier recommandé avec accusé réception, aux propriétaires et ayant-droits concernés par l'opération (cf. article R.131-6 du Code de l'Expropriation).

Un questionnaire est joint à la notification, que les propriétaires doivent renvoyer après l'avoir complété de leur identité précise, coordonnées, qualité d'ayant-droit et avoir précisé la présence de leur(s) éventuel(s) locataire(s).

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra prendre connaissance des dossiers et consignera ses observations directement sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Lesdites observations pourront également être adressées par écrit au Commissaire enquêteur (ou à la Commission d'enquête). Elles seront annexées aux registres d'enquêtes.

En outre, le Commissaire enquêteur recevra le public et recueillera ses observations aux lieux, jours et heures fixés par l'arrêté d'ouverture d'enquête.

A l'issue de l'enquête parcellaire, le Commissaire enquêteur établira son rapport et émettra son avis motivé.

Cet avis sera transmis, avec l'ensemble du dossier et des registres, à Monsieur le Préfet du département du Doubs.

Code de l'Expropriation : articles R.131-6 à R.131-8

Article R.131-6 C.Expr.: « Notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite par l'expropriant, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception aux propriétaires figurant sur la liste établie en application de l'article R. 131-3 lorsque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis par l'expropriant ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire qui en fait afficher une et, le cas échéant, aux locataires et preneurs à bail rural ».

Article R.131-7 C.Expr.: « Les propriétaires auxquels notification est faite par l'expropriant du dépôt du dossier à la mairie sont tenus de fournir les indications relatives à leur identité, telles qu'elles sont énumérées soit au premier alinéa de l'article 5, soit au 1 de l'article 6 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 modifié, portant réforme de la publicité foncière ou, à défaut, de donner tous renseignements en leur possession sur l'identité du ou des propriétaires actuels ».

Article R.131-8 C.Expr.: « Pendant le délai prévu à l'article R. 131-4, les observations sur les limites des biens à exproprier sont consignées par les intéressés sur le registre d'enquête parcellaire ou adressées par écrit au maire qui les joint au registre, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ».