PIECE K – AVIS DES COLLECTIVITES SUR LE PROJET

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION 4

1.1. OBJET 4
1.2. TEXTES DE REFERENCE 4

2. LES COLLECTIVITES CONSULTEES 5

3. LES AVIS EMIS ET LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE 6

Région Bourgogne-Franche-Comté 6
Conseil Départemental du Doubs 6
Commune de Beure 7
Grand Besançon Métropole et Ville de Besançon (délibérations) 7
Ville de Besançon (avis des services techniques) 11
Grand Besançon Métropole (avis des services techniques) 12
Communauté de Communes Loue Lison (délibération) 14
Syndicat Mixte du SCOT de l'agglomération bisontine (délibération) 15
Syndicat Mixte de Micropolis 15

1. INTRODUCTION

1.1. OBJET

Conformément aux dispositions de la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales, un temps d'échanges avec les collectivités territoriales concernées par le projet a été organisé. Cette concertation avait pour objectif :

- de recueillir l'avis des collectivités sur le dossier d'enquête ;
- d'améliorer le contenu du dossier d'étude d'impact (démarche itérative tout au long des études) ;
- d'aider le maître d'ouvrage pour l'élaboration du dossier d'enquête publique ;
- d'éclairer l'autorité environnementale ;
- de sécuriser juridiquement la procédure ;
- d'augmenter la qualité du dossier complet.

La présente pièce a pour objet de dresser le bilan de cette concertation. Elle reprend les avis des collectivités territoriales, et y apporte une réponse.

Cette synthèse constitue l'un des éléments qui faciliteront l'analyse de l'opération par l'Autorité Environnementale, conformément aux termes de la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'Autorité environnementale.

1.2. TEXTES DE REFERENCE

Les textes de référence en matière de concertation sont notamment :

- la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales ;
- l'instruction technique du 20 novembre 2019 relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national ;
- l'article L.122-1 V du Code de l'environnement qui prévoit que lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet. Ces avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, qui doivent être formulés dans le délai de 2 mois (II du R.122-7), ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai, sont joints au dossier d'enquête publique.

2. LES COLLECTIVITES CONSULTEES

Par courrier daté du 10 mai 2021, les collectivités concernées ont été invitées à présenter leurs observations sur le projet de dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'achèvement du contournement de Besançon. Le contenu du dossier était le suivant :

- Pièce A – Objet de l'enquête
- Pièce B – Plan de situation
- Pièce C – Notice explicative
- Pièce D – Plan général des travaux
- Pièce E – Etude d'impact
- Pièce F – Evaluation socio-économique
- Pièce G – Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Besançon
- Pièce H – Dossiers et bilans des concertations publiques

Les collectivités consultées au cours de cette phase de concertation sont les suivantes :

- Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté
- Conseil Départemental du Doubs
- Grand Besançon Métropole
- Commune de Beure
- Commune de Besançon
- Communauté de Communes des Portes du Haut-Doubs
- Communauté de Communees du Val Marnaysien
- Communauté de Communes Loue-Lison
- Communauté de Communes Altitude 800
- Communauté de Communes du Val de Morteau
- Communauté de Communes du Pays Riolais
- Communauté de Communes du Plateau du Russey
- Communauté de Communes de Montbenoit
- Communauté de Communes du Plateau de Frasne et du Val du Drugeon
- Communauté de Communes des Lacs et Montagnes du Haut-Doubs
- Communauté de Communes du Pays de Sancey-Belleherbe
- Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération bisontine
- Syndicat Mixte de Micropolis

3. LES AVIS EMIS ET LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
REGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE	J'ai été saisi par Monsieur le Directeur de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté le 10 mai 2021 relatif à la concertation inter-services et consultation au titre de l'article L.122-1-V du code de l'environnement pour le projet RN57 - Achèvement du Contournement Ouest de Besançon (section comprise entre « les Boulevards » et Beure), et ai pris connaissance de ce courrier avec attention. Après instruction approfondie des différents dossiers transmis, la Région émet un avis favorable au processus d'achèvement du Contournement Ouest de Besançon (RN57) pour sa partie centrale, qui comme indiqué dans les différents documents permettra d'une part, d'améliorer le cadre de vie, les conditions de circulation en désengorgeant les voiries des quartiers riverains du projet, et la sécurité des usagers; d'autre part, de relier les deux sections « la voie des Montboucons » au Nord-Ouest et « la voie des Mercureaux » au Sud-Est, mises en service respectivement en 2003 et 2011. L'avis favorable vaut également pour l'étude de trafic réalisée par EGIS, dont la simulation prévoit à l'horizon 2045 une augmentation d'un peu plus de 400 véhicules aux heures de pointe dans les deux sens, ce qui conforte l'objectif d'améliorer les conditions de circulation, tout en maintenant une desserte fluide. L'étude menée est conforme aux différents documents produits par la Région, à savoir le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) et le Réseau Routier d'intérêt Régional (RRIR). En effet, le SRADDET a pour objectif d'aménager le territoire tout en prenant en compte les transitions écologiques et sociales, mais aussi de promouvoir un rayonnement vers l'extérieur du territoire, permise par cette infrastructure qui s'insère dans un axe européen (E23) reliant le Luxembourg à la Suisse. Concernant le RRIR, les axes d'infrastructures routières N57, N83 et D673 font parties intégrantes de ce schéma, étant ainsi congruents au projet de Contournement Ouest de Besançon. De plus, ce projet prend bien en considération d'une part, des mesures de réductions des pollutions sonores, atmosphériques et lumineuses; d'autre part, une adaptation de l'infrastructure aux transports exceptionnels et convois militaires; et enfin, des aménagements favorables aux modes alternatifs, tels qu'un report vers les transports en commun et modes doux. Pour terminer, je suis satisfaite que ce projet ait été inscrit à l'avenant au CPER 2015-2020 à hauteur de 4 M€ au titre des études et premières acquisitions foncières, et selon la clé de financement comme suit : 50 % - Etat, 12,5 % - Région et 37,5 % - autres collectivités. J'ai bien pris note que le coût global du projet a été réévalué à hauteur de 130 M€ (en valeur 2020), et que des financements nécessaires à la réalisation des travaux seront recherchés dans le cadre de prochaines contractualisations entre l'Etat et la Région.	/
CONSEIL DEPARTEMENTAL DU DOUBS	Par votre courrier du 10 mai dernier, vous m'avez consultée dans le cadre de la concertation inter-services, afin de recueillir l'avis du Département sur le projet d'aménagement de la RN 57 entre les boulevards de Besançon et Beure, préalablement à sa présentation à l'enquête publique. Aussi puis-je vous indiquer que j'émets un avis favorable sur le projet que vous avez élaboré en étroite concertation avec les collectivités, cette démarche ayant permis de définir un parti d'aménagement faisant consensus. Je considère que le projet présenté répond bien aux différents enjeux du site complexe dans lequel il s'inscrit, en améliorant les conditions de circulation sur la RN 57, ainsi que sur les routes qui s'y raccordent, en prenant en compte de façon très satisfaisante les déplacements des modes doux et des transports collectifs, en favorisant la desserte de Micropolis, tout en préservant la qualité de vie dans les secteurs environnants.	

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
	En particulier, le traitement des échanges avec les routes départementales 673 et 683, ainsi que la connexion de la véloroute avec les nouvelles voies pour les modes doux impactent positivement les infrastructures départementales. Je note que le plan de financement que vous évoquez, avec une part Etat portée à 50 %, tient compte de l'application du « décroisement des financements » avec le Département, conformément à la position prise par notre collectivité. J'espère en outre que la mobilisation des différents plans de relance offrira l'opportunité d'une réalisation accélérée de cet investissement en faveur d'une infrastructure aux fonctionnalités essentielles pour le territoire du Doubs. Par ailleurs, il me parait judicieux que vous ayez envisagé dès ce stade les dispositions pour la domanialité des ouvrages construits, afin de faciliter les négociations à venir sur la répartition de ces charges. Les principes que vous avez ainsi posés m'agréent globalement, à l'exception de celui concernant l'OA4bis (ouvrage de franchissement d'une voie modes doux) qui, situé sur la partie communale de la rue de Dole, doit davantage relever d`une gestion de GBM. Les bretelles des échangeurs restent quant à elles dans le domaine de l'Etat, conformément aux règles applicables dans le Doubs. Enfin, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Besançon ne concerne pas d'emplacement réservé au profit du Département et de ce fait, n'appelle pas d`observation particulière de ma part.	Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette demande relative à la gestion ultérieure de l'ouvrage d'art OA4bis ; le gestionnaire futur a donc été modifié dans les pièces C et E.
COMMUNE DE BEURE	M. Philippe CHANEY – Maire de BEURE émet un avis favorable au projet et attire l'attention sur le fait que la circulation sera plus fluide avec le retrait des feux de régulation. Par contre, le quartier des Piccotines va se trouver davantage enclavé qu'il ne l'est actuellement ; il est donc impératif d'envisager une solution afin d'en sécuriser la sortie sur la RN83. Vous remerciant par avance de la prise en compte de cette remarque.	Les habitants du quartier des Piccotines à Beure utilisent le feu de régulation situé sur la RN83 juste en amont de la sortie du chemin des Piccotines sur la RN83 pour sortir de leur quartier en heure de pointe (le feu leur permettant de s'insérer dans le flux de circulation). Après réalisation des travaux d'achèvement du contournement Ouest de Besançon, le feu de régulation sur la RN83 (qui sert à donner la priorité au flux de circulation descendant la voie des Mercureaux vers Besançon afin que la congestion présente sur la RN57 ne remonte pas dans le tunnel, ce qui oblige à fermer la voie des Mercureaux) ne sera plus nécessaire. Néanmoins, il est tout à fait possible de conserver ce feu à son emplacement actuel et d'y intégrer une boucle de détection sur le chemin des Piccotines, permettant aux habitants de s'insérer dans le flux de circulation de la RN83 en heure de pointe. Une tel aménagement devra être validé par la DIR Est, exploitant de la RN83.
GRAND BESANÇON METROPOLE ET VILLE DE BESANÇON (DELIBERATIONS)	**I. Contexte** L'aménagement de la RN 57 dans sa traversée de la Ville de Besançon et de son agglomération est, comme la plupart des projets d'infrastructures routières de grande envergure, un projet ancien, réalisé par tronçons successifs sur une longue période. La RN57/E23 est un itinéraire identifié comme européen reliant le Luxembourg à l'Italie en passant par la Suisse. **II. Présentation du projet** Contrairement aux deux tronçons réalisés précédemment (Montboucons en 2003, Mercureaux en 2011) qui contournaient peu ou prou l'urbanisation de la ville, la section entre les tours de l'Amitié et Beure, longue de 3,7 km, traverse 2 zones urbaines denses : le quartier de Planoise et ses 18 000 habitants mais également indirectement la commune de Beure via son prolongement par la RN83. Par ailleurs il assure la desserte d'équipements majeurs d'agglomération (Parc des expositions Micropolis, Polyclinique de Franche-Comté) et a un impact paysager potentiel important : franchissement du	

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
	Doubs, collines de Planoise, Rosemont, Roche d'or, terres maraichères des Vallières. L'environnement de ce projet et son imbrication dans l'urbain nécessitent un regard appuyé sur l'aménagement à 2x2 voies proposé par la DREAL. Le projet, sous maitrise d'ouvrage de l'Etat, a été travaillé en collaboration avec les collectivités locales et un préprogramme d'aménagement a commencé à être élaboré en 2014, y associant paysagistes et urbanistes. A l'issue d'une première phase de concertation en 2017, le projet a été repris pour prendre en compte les très nombreuses remarques. C'est un projet profondément remanié qui a été à nouveau soumis à la concertation en 2019. C'est cet aménagement qui est aujourd'hui proposé et qui vous a été présenté lors de la réunion du 4 mai 2021. Il a été estimé à environ 130 M€ dans sa variante finale : 2x2 voies en intégralité, vitesse limitée à 70 km/h, réseau modes doux parallèle, dont des aménagements importants en faveur du vélo. Des modélisations de trafics ont été réalisées à l'aide d'enquêtes cordon, d'enquêtes « immatriculation » et de comptages automatiques permettant d'analyser l'utilisation actuelle de l'infrastructure et de mesurer les impacts potentiels du projet sur les trafics de la RN57 et des voiries locales avoisinantes, selon les analyses des services de l'Etat. **<u>III. Analyse du projet d'aménagement proposé par la DREAL</u>** Les analyses des modifications récentes des pratiques de déplacements, des évolutions potentielles de l'offre de mobilité du territoire ainsi que des attentes en matière d'environnement et de développement durable permettent d'apporter un éclairage nouveau sur ce projet d'envergure. La réunion de présentation qui a été organisée le 4 mai dernier au Kursaal a permis de contextualiser le projet et d'exposer une série de problématiques directes ou incidentes, après le rappel de l'historique de son élaboration : - Le positionnement du projet sur l'itinéraire Luxembourg Suisse. - La sensibilité des problèmes de congestion de la circulation sur le secteur. - La nature des flux de circulation, locaux et extra territoriaux, la part du transit et la circulation des poids-lourds. - Les éléments retravaillés pour réduire les nuisances et améliorer le projet initial. - Le calendrier prévisionnel de l'enquête publique et la temporalité du projet. - L'évolution du territoire en matière de flux, de modes de déplacement, les attentes en matière de logement, les nouveaux modes de travail, les phénomènes d'attraction identifiés par l'AUDAB. - L'impact du projet en termes de biodiversité (surface concernée évaluée à 9,4 ha). - Les évolutions du cadre législatif, la sensibilité environnementale actuelle, les contraintes à intégrer dans les futurs documents cadre de GBM, les engagements posés dans le PCAET. Au-delà des positions de principe qui peuvent être exprimées par chacun, on peut s'accorder sur les évolutions apportées au projet d'aménagement de la RN57 dans sa version actuelle. Les arguments apportés et les points favorables soulevés par la DREAL : - Une réduction de la congestion routière aux heures de pointe et une amélioration de la sécurité de l'ensemble des usagers. - Une réduction de l'exposition au bruit des riverains par des aménagements spécifiques. - Des baisses significatives des trafics de shunt sur les réseaux viaires urbain et péri urbain. - Une réelle prise en compte des transports en commun et des cycles. - Le désenclavement du quartier des Vallières. - Une meilleure gestion des eaux pluviales. Pour autant le projet actuel laisse des questions ouvertes et devrait nécessiter des réponses complémentaires : - Un plan de financement à ce jour non finalisé, alors que la volonté des instances de GBM a été de fixer sa participation à 25 % (à l'identique de la section des Mercureaux),	

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
	- Le non traitement de la problématique des trafics de transit des poids lourds, à réfléchir pour éviter un potentiel effet catalyseur (cf. situation de la RN 83). - Une réponse insuffisamment satisfaisante à la fracture urbaine provoquée par le passage de la RN57 entre Planoise et le reste de la ville avec des liens limités pour rattacher le quartier de Planoise au reste de la ville (effet murs) alors que c'est un sujet majeur du NPRU et une ambition initiale du tracé du tram. - Un volet paysager qui est sous dimensionné par rapport aux sites traversés, d'autant plus pour une entrée de ville, alors que la politique d'attractivité du projet de territoire se veut qualitative. - Des risques d'accélération et de développement de l'étalement urbain, avec un possible effet incitatif pour l'usage de la voiture particulière, rapportés aux objectifs des schémas cadre de GBM en cours d'élaboration (SCOT et PLUI). - Une consommation d'espace possiblement à optimiser (on peut par exemple s'interroger sur la création d'une aire de contrôle des poids lourds sur cette section). - Des précisions à solliciter sur les conditions de réalisation des travaux, pour en limiter les effets négatifs. **IV. Calendrier** Dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet, les services de l'Etat en charge de ce dossier doivent mener une concertation inter services qui se traduit par une saisine officielle des services, de l'Etat et de ceux des collectivités locales, concernés par le projet. Les termes de ce rapport, transformés après débat, en projet de délibération permettront de formaliser l'avis de la collectivité qui sera transmis en juillet 2021. Ensuite, pendant l'été 2021, le maitre d'ouvrage doit consulter l'autorité environnementale sur le dossier de DUP. Puis viendra le lancement de l'enquête publique relative à la DUP à l'automne. Le financement de ce projet doit faire l'objet de discussions entre partenaires pour son inscription au prochain Contrat de Plan Etat Région 2023 - 2027, après le renouvellement des instances régionales en juin. Ces négociations devraient démarrer dans le deuxième semestre 2021, et c'est dans ce cadre que la participation de GBM devrait être arrêtée. Un démarrage possible des travaux est annoncé pour 2024 par le maitre d'ouvrage, hors incertitudes administratives, techniques et financières, à lever d'ici là. **V. Proposition d'avis de la collectivité** Les présentations et débats autour du projet ont mis en lumière les évolutions positives du projet ces dernières années mais aussi la nécessité de traiter la section tours de l'amitié-Beure sur la RN57. **Il est donc proposé d'exprimer un avis favorable sur le projet et de donner mandat à la Présidente et au Vice-Président en charge de la voirie, des infrastructures et des réseaux opérationnels, pour négocier des points d'amélioration du projet, dans le cadre suivant :**	
	- Recherche d'une réponse améliorée pour limiter la fracture urbaine provoquée par le passage de la RN 57 entre le quartier de Planoise et le reste de la ville. L'avis favorable de Grand Besançon Métropole à la mise à 2 X 2 voies du tronçon entre Beure et Micropolis est conditionné au respect des engagements pris par la DREAL concernant les nuisances sonores pour les habitants du quartier de Planoise (Besançon) ; il est demandé que des mesures soient faites après travaux afin que les limites définies par le projet soient conformes aux engagements, et que dans le cas contraire, le nécessaire soit fait pour que ces engagements soient tenus.	- Le projet tel qu'il est présenté répond aux enjeux et objectifs circulatoire et urbains définis dans le projet d'aménagement « de et autour de » la RN57. En ce sens, les deux nouvelles liaisons modes doux projetées répondent aux enjeux de désenclavement des quartiers et de diminution de la fracture urbaine. L'étude d'impact identifie bien les enjeux du passage de la RN57 pour le quartier de Planoise ; des solutions d'intégration et de réduction des impacts sont proposées. Il sera également très important de coordonner le projet d'aménagement de la RN57 au projet de rénovation urbaine de Planoise, afin d'assurer une cohérence globale

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
		des aménagements futurs. Une étude d'insertion urbaine et paysagère complémentaire sera menée dans la suite des études afin de travailler à une bonne insertion urbaine et paysagère des ouvrages projetés (protections acoustiques, ouvrages de franchissements pour les modes doux). Concernant les nuisances sonores et la mise en place de protections acoustiques dans le cadre du projet, il est déjà prévu dans le dossier d'étude d'impact la réalisation de mesures acoustiques après travaux pour vérifier que les seuils acoustiques réglementaires sont bien respectés.
	- Mise en place du plan de financement avec une participation de GBM de 25 % maximum.	- Concernant le plan de financement, celui-ci doit faire l'objet de discussions dans le cadre de l'élaboration du Contrat de Plan Etat Région 2023 – 2027. Ces négociations devraient démarrer au cours du deuxième semestre 2021.
	- Recherche d'une solution pérenne de report des trafics de transit des poids lourds sur l'autoroute à négocier avec l'Etat.	- Il est nécessaire de décorréler le sujet de transit des poids lourds sur la RN83 de celui de l'aménagement de la RN57. En effet, le sujet du transit poids-lourds sur la RN83 est ancien et existe indépendamment de la réalisation de l'achèvement du contournement ouest de Besançon. Le projet d'aménagement de la RN57 en tant que tel (qui est un projet d'infrastructure) ne peut apporter de solution à une problématique d'usage d'une autre route nationale.
	- Nécessité que le projet comprenne un volet paysager en rapport avec les sites traversés, prenant en compte la notion d'entrée de ville et un dimensionnement plus adapté de l'infrastructure.	- Une étude d'insertion urbaine et paysagère sera menée dans la suite des études pour l'ensemble du linéaire du projet. Une équipe pluridisciplinaire spécifique, constituée d'un architecte, d'un urbaniste et d'un paysagiste sera recrutée pour travailler sur le sujet.
	- Recherche d'une consommation d'espace à optimiser, s'agissant des terres héritées d'une activité maraîchère.	- Lors de l'élaboration du projet, un travail spécifique de recherche de compacité a déjà été effectué au niveau de l'échangeur des Vallières afin de réduire l'impact au strict minimum (la version de l'échangeur présentée lors de la seconde phase de concertation publique présentait deux giratoires, de chaque côté de la RN57 alors que la nouvelle version présentée dans le dossier de DUP ne prévoit plus qu'un seul giratoire, situé côté Nord-est de la RN57). Ce travail de recherche de compacité des aménagements se poursuivra dans la suite des études détaillées.
	- Réflexion pour limiter les risques d'accélération des flux et d'étalement urbain au-delà du territoire de GBM, en lien avec l'élaboration du SCOT et du PLUI.	- Le projet d'aménagement de la RN57 n'aura pas d'effet direct sur le développement de l'urbanisation, car il s'agit d'un aménagement d'infrastructure existante desservant des zones déjà urbanisées ou avec des projets de réaménagement déjà en cours d'étude ou de réalisation. En revanche, le projet pourrait avoir un effet catalyseur sur le phénomène de périurbanisation déjà à l'œuvre. C'est pour cette raison que le projet devra être accompagné d'une planification cohérente en matière d'habitat, de développement économique et commercial. Le SCOT de l'agglomération bisontine est en révision depuis fin 2017. L'orientation souhaitée par les élus est celle d'une croissance démographique ciblée majoritairement dans les espaces urbains par densification et dans les centres bourgs, en adéquation avec les politiques nationales et régionales de lutte contre l'étalement urbain et de réduction de la consommation foncière. Les objectifs du SCOT seront ensuite déclinés dans les schémas et plans réglementaires en cours de construction (PLUi, PACET, PDM, PLH).
	- Précisions sur les termes de réalisation des travaux, le calendrier et l'ensemble des aménagements à mettre en place par le maitre d'ouvrage pour limiter les nuisances directes (sur le site et à proximité) et indirectes (notamment sur les itinéraires de déviation, substitution et shunts spontanés) pendant cette période. Ce cadre de négociation vise à améliorer le projet après la prise de position du Conseil communautaire du 28 juin 2021 ; il n'est pas de nature à remettre en cause l'avis du Bureau et du Conseil. La Présidente et le Vice-Président en charge de la voirie, des infrastructures et des réseaux opérationnels reviendront auprès du Bureau et du Conseil pour présenter les résultats de la négociation aux différentes phases du projet.	- La suite des études détaillées viendra préciser le phasage de réalisation des travaux ainsi que leur ordonnancement, afin de limiter les nuisances directes et indirectes sur les usagers et les riverains du projet.

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
VILLE DE BESANÇON (AVIS DES SERVICES TECHNIQUES)	1. Analyse écologique Au vu de l'étude d'impact jointe au dossier il apparait que les protocoles d'inventaires ne sont pas précisés et que certains groupes d'espèces n'ont pas été traités : - Mammifères : blaireau, renard, chamois, sanglier. - Oiseaux : pas d'information sur l'avifaune hivernale et migratrice. - Reptiles : la couleuvre verte et jaune qui est présente dans le périmètre de l'étude. - Insectes : le site de la Roche d'or et ses pelouses xérothermophiles impliquent la présence des cortèges de lépidoptères rhopalocères typiques de cet habitat. Ainsi, il est probable que l'on retrouve sur le périmètre d'étude le Grand Nègre des bois ou l'Azurée du serpolet qui sont présents sur la colline du Rosemont. - Amphibiens : il est peu probable que la grenouille rousse ne soit pas présente sur le site.	Les protocoles d'inventaires écologiques sont précisés en partie *15.2.4 - Présentation des méthodes utilisées pour l'étude écologique* de l'étude d'impact (pièce G du dossier d'enquête). Concernant certains groupes d'espèces qui sont relevés comme étant non traités par les services techniques de la Ville de Besançon, des précisions ont été apportées dans l'étude d'impact : - Mammifères : blaireau, renard, chamois, sanglier : il s'agit d'espèces potentielles non protégées avec un enjeu faible. Le paragraphe 4.3.5.1 a été modifié en conséquence. - Oiseaux : avifaune migratrice et hivernale à enjeu faible (absence de forts effectifs ou d'espèces à fort enjeu de conservation). Le paragraphe 4.3.5.3 a été modifié. - Reptiles : Couleuvre verte et jaune : il s'agit d'une espèce protégée à enjeu moyen qui est potentiellement présente dans l'aire d'étude (non observée lors des prospections écologiques). Les paragraphes 4.3.5.3 et 4.3.6.2, ainsi que le résumé non technique, ont été modifiés. - Insectes : la présence de l'Azuré du Serpolet et du Grand Nègre des bois est probable dans l'aire d'étude. Toutefois, au droit du tracé, les habitats ne sont pas favorables à la reproduction de ces espèces. Le paragraphe 4.3.5.6 a été modifié. - Amphibiens : la Grenouille rousse est potentielle. Toutefois, cette espèce n'est pas soumise à demande de dérogation de destruction d'espèce protégée (article 4 de l'Arrêté du 8 janvier 2021 fixant la liste des amphibiens et des reptiles représentés sur le territoire métropolitain). Les paragraphes 4.3.5.4 et 4.3.6.2, ainsi que le résumé non technique, ont été modifiés.
	2. Mesures compensatoires L'élargissement de la RN 57 va impacter la continuité écologique du secteur au détriment des espèces sensibles à fort enjeux comme les chiroptères et les mammifères. Cela concerne notamment le corridor qui relie le bois de Pirey à la colline de Rosemont ; lequel présente une faiblesse au niveau de la RN 57 entre le chemin du Sanatorium et le quartier de l'Amitié. Il est prévu la réalisation d'un passage inférieur sous la RN 57 pour le passage des mammifères et l'implantation d'une clôture le long de la voie. L'effet tunnel de ce passage ne répondra pas au besoin d'espace des animaux et il serait utile de préciser les mesures compensatoires qui seront prises afin de renforcer l'attractivité écologique de la zone agricole, naturelle et forestière voisine. A titre d'exemple il pourrait être réalisé des zones humides forestières afin de créer des milieux de reproduction. Le revêtement au droit du passage devra être traité de façon à lui conférer un caractère naturel. Une attention particulière devra étre portée à la conception des bassins de rétention. Un manque de suivi de la qualité des eaux qui s'y déverseront pourrait s'avérer préjudiciable à l'état de santé des amphibiens.	L'attractivité du passage inférieur du Cras Rougeot pour la grande faune paraît plutôt assurée : - à l'Ouest, la faune accède au passage inférieur par le bois et par la haie/fourré ; - à l'Est, la continuité est moins marquée, mais la faune pourra longer le fourré. Moins de 100 mètres séparent le passage du petit boisement, une distance tout à fait franchissable par la grande faune ciblée. Il pourrait effectivement être intéressant de créer une haie pour joindre le passage inférieur au petit boisement. Ce point sera pris en compte dans la suite des études. La création d'une zone humide forestière semble difficile : d'une part, techniquement du fait de la topographie collinéenne des boisements proches du passage inférieur, et d'autre part, car les espèces impactées (protégées et/ou à enjeu) ne sont pas dépendantes de ce milieu naturel. Afin de rendre ce passage inférieur plus attractif pour la traversée de la faune, des aménagements sont spécifiquement envisagés, tels que : - la plantation de haies pour guider la faune vers le passage ; - la diminution de l'éclairage de cette zone au minimum notamment pour les chiroptères ; - la mise en place d'une clôture pleine (palissade) d'environ 1,5 mètre de haut sur 25 mètres de long entre la route et le trottoir pour éviter les écrasements et guider la faune ; - le remplacement du garde-corps métallique par des palissades bois opaques de 1,20 m qui descendent sur les murs. De par leur conception, les bassins de traitement des eaux de chaussée seront soigneusement clôturés afin qu'ils ne soient pas colonisés par les amphibiens. Il a en effet été observé que la présence de polluants d'origine routière en forte concentration dans les bassins peut occasionner des mutations génétiques sur les populations qui pourraient s'y installer.

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
Ville de Besançon (avis des services techniques) (suite)	3. Intégration paysagère La partie nord, jusqu'à l'échangeur de Saint-Ferjeux, est particulièrement routière. La réalisation d'un ourlet végétal est préconisée. La section entre cet échangeur et le diffuseur des Vallières va impacter le paysage urbain. La compensation de la destruction du patrimoine arboré provoquée par l'élargissement de l'emprise de la RN n'est pas évoquée dans l'étude d'impact. Une attention devra être portée au paysage agraire qui relie la colline de Planoise et la colline de Chaudanne. La reconstitution de lisières en bordures de talus pourrait atténuer les effets du projet. L'aménagement d'ourlets boisés et de bosquets offrent des corridors pour les oiseaux et les insectes, contribuent à réduire l'impact visuel de l'ouvrage routier et constituent des îlots de fraicheur en périodes de forte chaleur. Les franges du projet, ses talus, ses accotements et ses îlots et délaissés devraient être massivement boisés. Une attention particulière devra être portée à l'intégration paysagère des bassins de rétention des eaux pluviales qui seront implantés sur le site sensible de la colline de la Roche d'or. Sur ce même site, inscrit au patrimoine, se trouve en rive droite une parcelle localisée en amont du nouvel ouvrage de franchissement du Doubs qui n'a pas été cartographiée alors qu'elle présente un potentiel écologique. Le maintien des piles de pont de l'ouvrage existant en traversée du Doubs est discutable. La nichée saisonnière de harles bièvres qui est mentionnée pour motiver ce choix sera remise en cause par les travaux de construction du second ouvrage et la proximité future des ouvrages qui seront implantés de part et d'autre. De plus, la déconstruction de ces ouvrages pourrait contribuer à la compensation des remblais.	Un ourlet végétal pourra être planté en bordure de l'infrastructure, là où des possibilités d'acquisition d'emprises foncières le permettront. Néanmoins, les modalités d'entretien futur d'un tel espace devront être clairement définies, car l'exploitant routier de la RN57 n'a pas les moyens d'entretenir ce type d'espace. Dans le volet paysager de l'étude d'impact, des plantations sont prévues aux abords de l'infrastructure pour ombrager les voies modes doux, ainsi que pour accompagner les mesures compensatoires (plantation de haies de guidage pour la faune aux abords des ouvrages de transparence écologique). Ces plantations viendront compenser les arbres qui devront être coupés pour élargir l'infrastructure. Le projet paysager du projet prévoit néanmoins également de maintenir des ouvertures visuelles sur le grand paysage des collines afin que les usagers puissent percevoir ce grand paysage qui s'offre à eux. Un compromis devra donc être trouvé entre la créations de zone boisées et les nécessaires ouvertures visuelles à maintenir. Des mesures de diminution des covisibilités sont prévues, notamment par la plantation d'un ourlet végétal formant un masque visuel pour atténuer la présence de la route et de ses équipements (écrans, signalisation, bassins) dans le paysage proche des sites faisant l'objet d'une protection réglementaire. Les écologues ayant travaillé à la rédaction de l'étude d'impact du projet ont considéré que le statut de protection des harles bièvres nécessitait de protéger leur lieu de nidification, et c'est pour cette raison qu'il est proposé de maintenir les piles existantes. Néanmoins, dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale à venir, une étude plus détaillée pourra être conduite pour déterminer si ce choix doit être maintenu ou non.
GRAND BESANÇON METROPOLE (AVIS DES SERVICES TECHNIQUES)	**1. Mobilités** Le projet jugé compatible avec le PDU de 2015 devra intégrer les prescriptions du PDU en cours d'élaboration. 1.1. Articulation RN57 route de Dole La position du gestionnaire de la RD 673 (route de Dole) n'apparait pas dans le dossier alors qu'il existe un enjeu important entre le projet de la RN 57 et la requalification de cet axe qui constitue une entrée de ville majeure. 1.2. Trafics Besoin de clarifier les données entre un graphique (page 12 de la pièce C des documents) qui montre une stagnation et une décrue progressive, de l'ordre de 1 % par an depuis 2016, du trafic VL sur la RN 57 et la modélisation (page 16 de la pièce C) qui prévoit une aggravation de la congestion.	Le Conseil Départemental du Doubs a participé à l'ensemble des réunions relative à la gouvernance de l'opération : comité technique et comité de pilotage. Son avis a ainsi été recueilli à toutes les grandes étapes du projet. Son avis a également été recueilli dans le cadre de la présente concertation inter-services (voir ci-dessus). La RN57 sur la section comprise entre « les Boulevards » et Beure a vu son trafic fortement augmenter à la suite de la mise en service de la voie des Mercureaux (2011), puis se stabiliser depuis 2016 à environ 32 000 véhicules/jour au niveau de la station de comptage de Micropolis. Ce trafic est très élevé pour un aménagement bidirectionnel et dépasse le seuil de saturation théorique. L'axe étant saturé une grande partie de la journée (plus de 7 heures par jour), les usagers ont développé des stratégie d'évitement en empruntant des itinéraires de substitution qui passent dans les quartiers qui jouxtent l'axe ; mais ce n'est pas pour autant que la demande de trafic qui aurait vocation à emprunter cet axe a baissé. Et ce phénomène est bien mis en évidence par le modèle de trafic développé sur l'ensemble du réseau routier à l'échelle de Grand Besançon Métropole : la demande de trafic **sur la RN57** ne diminue pas sur le long terme pour les raisons suivantes : - Dès qu'une diminution de trafic est modélisée sur la RN57 (engendrées par le report modal pas exemple), celle-ci entraine directement un retour des trafics d'évitement sur la RN57, ce qui vient recharger l'axe et absorber les diminutions ; - Le modèle de trafic prend également en compte les hypothèses de développement de l'urbanisation et des activités économiques décrites dans le SCOT ; la demande de trafic évolue donc sur le long terme (les origines et les destinations des usagers évoluent et donc les itinéraires des usagers se modifient). C'est pour cette raison que la demande de trafic sur la RN57 ne demeure pas identique sur le long terme et

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
		qu'elle tend à augmenter (puisque de nombreux développement urbains ou économiques sont planifiés sur la périphérie).
	1.3. Mobilités alternatives Une attention particulière devra être portée au traitement des continuités d'itinéraires affectés aux mobilités douces de part et d'autre des ouvrages de franchissement. L'allongement des trajets et de trop fortes dénivelées pourraient les rendre dissuasifs. A ce titre la liaison entre Micropolis et le secteur de l'église Saint François d'Assise devrait être retravaillée.	Le traitement des continuités d'itinéraires devra effectivement s'effectuer en étroite concertation avec les services de Grand Besançon Métropole, gestionnaire du réseau de mobilités douces. Concernant spécifiquement la liaison entre Micropolis et le secteur de l'église Saint François d'Assise, celle-ci doit être adaptée d'une part aux personnes à mobilité réduite (donc avec des pentes adaptées), mais également aux usagers cyclistes souhaitant un itinéraire direct et rapide. Ainsi, différentes connexions sont prévues pour ces usages distincts. Néanmoins, l'appui et l'expérience des services de la collectivité seront les bienvenus pour retravailler cette liaison le cas échéant.
	Le projet prévoit la mise à 2 x 2 voies de la RN. L'hypothèse de réserver l'une des voies aux covoitureurs et aux transports en commun pourrait être étudiée.	L'augmentation de capacité de la RN57 est une nécessité démontrée par les études de trafic. Ainsi, si une hypothèse de réservation de voies aux covoitureurs et aux transports en commun doit être étudiée, celle-ci devrait l'être sur la Bande d'Arrêt d'Urgence de l'aménagement. Un tel aménagement de voie réservée pourrait effectivement être étudié dans le détail, mais il sous-entend également la mise en place d'une offre de transport en commun adaptée. Pour étudier un tel projet, il serait nécessaire de disposer d'un projet d'offre de transport en commun (ligne(s) concernée(s), origines/destinations, quelles fréquences de desserte, arrêts desservis…). Pour travailler sur cette hypothèse, le maître d'ouvrage aura ainsi besoin de données d'entrée qui seront à fournir par les services de Grand Besançon Métropole. A tout le moins, un tel projet pourra être mis en œuvre postérieurement à l'achèvement des travaux, en collaboration étroite avec l'exploitant dès lors que le projet aura muri.
	2. Aménagement de l'espace 2.1. Plan d'occupation des sols Le dossier de mise en compatibilité du PLU de la Ville de Besançon prévoit de déroger à l'inconstructibilité en zone N pour permettre la reconstruction, sur la même unité foncière, d'une maison d'habitation condamnée par le projet dans le respect d'un éloignement de 25 métres de l'axe des voies. Cette possibilité parait fragile.	Le dossier de mise en compatibilité du PLU de la Ville de Besançon prévoit en effet la mise en place d'un STECAL (secteur de taille et de capacité d'accueil limitées) à titre exceptionnel en zone N pour permettre la reconstruction, sur la méme unité foncière, d'une maison d'habitation condamnée par le projet (selon le souhait du propriétaire). Cette possibilité est effectivement prévue par la réglementation, ce qui a été confirmé par la DDT. Le maître d'ouvrage propose de la mettre en place de manière tout à fait exceptionnelle et limitée à l'échelle d'une seule parcelle.
	L'implantation d'une aire réservée au contrôle des poids lourds ne semble pas appropriée en milieu urbain : effet négatif sur le paysage, imperméabilisation complémentaire de sols...	L'aire de contrôle des poids lourds répond à un besoin des autorités de contrôle de pouvoir bénéficier d'un espace en entrée d'agglomération permettant de vérifier le respect de la réglementation relative au transport de marchandises. Lors des discussions intervenues avec les deux activités implantées à proximité de l'aire de contrôle (Emmaüs et la pépinière), il a été envisagé de mutualiser l'espace de l'aire de contrôle poids lourds pour qu'il puisse être utilisé en parking pour leur clientèle. En effet, Emmaüs manque très clairement d'espace de parking pour ses visiteurs lors des ouvertures au public ; donc l'aménagement de l'aire de contrôle aurait également pour vocation de permettre le stationnement des visiteurs Emmaüs (lorsqu'il n'y a pas de contrôle), et de résoudre le problème de stationnement anarchique sur le chemin des Vallières à Port Douvot. Au stade actuel de la procédure d'instruction, le maître d'ouvrage propose de conserver l'aire de contrôle dans le dossier soumis à l'enquête publique pour se réserver la possibilité de réaliser cette aire. Néanmoins, les discussions sur son opportunité devront se poursuivre avec les services et les élus de Grand Besançon Métropole, les autres cofinanceurs du projet, ainsi que les activités riveraines concernées. Si cette aire devait être maintenue dans le cadre du projet, elle fera l'objet de mesures d'insertion paysagère, au même titre que le reste du projet.
	2.2. Acquisitions foncières Le tableau des pages 29 et 234 évoque des acquisitions foncières nécessaires au projet. Aucun document ou carte ne mentionne précisément les propriétés concernées et leur nature.	Le dossier présenté est relatif à l'enquête d'utilité publique. Après la déclaration d'utilité publique, un dossier d'enquête parcellaire sera élaboré ; il viendra préciser les acquisitions foncières à réaliser.

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
	2.3. Accès Micropolis Le fonctionnement de l'entrée de Micropolis, cété Mouras dans un secteur urbanisé, offrant peu d'emprise publique et présentant une déclivité importante depuis le boulevard François Mitterrand, devra étre approfondi avec un fort enjeu de lisibilité du parc des expositions.	Dans la suite des études, la concertation mise en place avec le gestionnaire du site de Micropolis sera poursuivie afin de garantir un accès aisé et lisible au site.
Grand Besançon Métropole (avis des services techniques) (suite)	**3. Environnement:** 3.1. Avis de l'autorité environnementale La date de son rendu n'est pas mentionnée dans le dossier (Page 9 de la piéce A). 3.2. Imperméabilisation des sols Afin d'éclairer l'analyse d'impact du projet sur les surfaces naturelles et anthropisées il serait pertinent de préciser les surfaces actuelles perméables qui seront imperméabilisées (infrastructure, bassin d'assainissement, ouvrages de franchissement...). 3.3. Assainissement Le plan du document E ne mentionne pas la localisation des bassins d'assainissement et leur surface. Le collecteur principal d'assainissement qui passe sous la RN 57 est visitable et en bon état. Sa conservation et le maintien d'accés au collecteur devront être pris en compte. Le collecteur d'assainissement qui refoule les eaux usées de la commune de Beure, présent sous l'ouvrage de franchissement du Doubs, devra étre maintenu en fonctionnement en permanence. 3.4. Distribution eau potable Le projet devra étudier en amont le dévoiement de 2 conduites de diamétre 600 mm entre Chrysopolis et la rue de l'Amitié qui assurent la distribution principale depuis les réservoirs de Planoise. 3.5. Plan Climat Air Energie Il sera nécessaire de croiser les évaluations d'émissions des gaz à effet de serre issus de la construction et de l'exploitation de la RN 57 avec les objectifs du PCAET de Grand Besançon Métropole. Il n'est pas précisé, dans la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre en phase exploitation, si les objectifs de la stratégie nationale bas carbone sur les émissions des moteurs dans les années à venir ont été prises en compte (neutralité carbone du secteur des transports à échéance 2050). 3.6. Traitement acoustique Les dispositifs de traitement acoustique qui sont prévus à hauteur des secteurs habités devront prendre en compte l'effet aggravant de l'accroissement du trafic et de l'augmentation de la vitesse de circulation de 20 km/h sur le tronçon concerné. La dimension esthétique de ces protections acoustiques qui pourraient atteindre un linéaire de 3,8 kilomètres et une hauteur de 4 métres devra étre étudiée plus finement.	L'avis de l'autorité environnemental va être sollicité à la suite de la concertation inter-service. La date du rendu de l'avis de l'AE n'est donc pas encore connue. Le dossier d'autorisation Loi sur l'eau recensera de manière très précise les surfaces qui seront imperméabilisées afin de dimensionner les ouvrages d'assainissement à mettre en œuvre. Le dossier d'autorisation Loi sur l'eau viendra préciser la localisation exacte et le dimensionnement des bassins d'assainissement. Le projet d'aménagement tel qu'il est présenté est compatible avec le collecteur principal d'assainissement existant qui se situe sous la RN57. Une concertation étroite avec le Département Eau et Assainissement de GBM devra intervenir au moment des études détaillées afin de définir les prescriptions qui seront à inscrire dans les marchés de travaux vis-à-vis de ce collecteur et de ses ouvrages de visite. L'ouvrage d'art franchissant le Doubs existant ne sera pas modifié dans le cadre du projet ; le fonctionnement du collecteur d'assainissement ne devrait donc pas être affecté. Le Maître d'ouvrage se rapprochera du département Eau et Assainissement de GBM afin de disposer des caractéristiques des réseaux de distribution d'eau potable existants et de vérifier leur compatibilité avec le projet. Si la compatibilité n'est pas assurée, le dévoiement des réseaux devra être étudié en concertation avec le gestionnaire. Le PCAET de Grand Besançon Métropole étant en cours de rédaction, il n'est pas encore possible d'effectuer ce travail. La comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre en phase exploitation a été réalisée en suivant la méthodologie développée par le CEREMA (Copert 5). Cette méthodologie tient bien compte de la stratégie nationale bas carbone sur les émissions des moteurs dans les années à venir. L'étude acoustique détaillée (jointe en annexe à l'étude d'impact) prend bien en compte le trafic projeté à l'horizon 2045, ainsi que la vitesse de 70 km/h sur la section entre les Boulevards et Beure (conformément à la réglementation). Une étude d'insertion urbaine et paysagère complémentaire sera menée dans la suite des études afin de travailler à une bonne insertion urbaine et paysagère des protections acoustiques.
COMMUNAUTE DE COMMUNES LOUE LISON (DELIBERATION)	Vu la sollicitation de la DREAL en date du 10 mai 2021 pour un avis sur le projet d'aménagement de la RN 57 entre les « Boulevards » et Beure préalablement à l'engagement de l'enquête publique, Suivant l'avis favorable du Bureau en date du juin 2021, Le conseil communautaire, invité à formuler ses remarques, a émis à l'unanimité un avis favorable au projet.	/

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE L'AGGLOMERATION BISONTINE (DELIBERATION)	Par courrier réceptionné le 17 mai 2021, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Bourgogne Franche-Comté recueille l'avis des collectivités territoriales dans le cadre de la concertation inter-services sur le projet d'achèvement du contournement Ouest de Besançon (RN 57- Section comprise entre « les Boulevards » et Beure). Le SMSCoT est donc sollicité à ce titre. Il dispose d'un délai de deux mois pour transmettre son avis à la DREAL Bourgogne Franche-Comté. Le SCoT en vigueur, approuvé le 14 décembre 2011 porte comme première ambition de mettre les atouts du territoire au service de son attractivité. Le confortement des fonctions de centralité, la poursuite du développement des fonctions d'excellence et des grands équipements d'enseignement ou encore le renforcement de l'attractivité touristique nécessitent d'ouvrir le territoire grâce aux grandes infrastructures de déplacement. Dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable, le SCoT mise sur la complémentarité des différentes infrastructures existantes (LGV, infrastructures aéroportuaires...) pour connecter le territoire tout en préservant sa centralité. *« Afin de faciliter la connexion de l'ensemble des communes du SCoT aux grands réseaux européens, la mise à 2x2 voies du contournement routier ouest de l'agglomération, entre le nord et le sud du territoire est un objectif majeur et devra être achevée dans les meilleurs délais [...] Ce projet est par ailleurs essentiel à une meilleure utilisation du réseau existant, et contribuera à réduire considérablement le trafic de transit qui touche actuellement la ville centre. Dès lors, il améliorera la circulation routière au profit de la totalité du SCoT. »* SCoT - Projet d'aménagement et de Développement Durable - Page 12 Cette ambition trouve sa traduction opérationnelle dans le Document d'Orientations Générales de la façon suivante : *L'achèvement du contournement Ouest de l'agglomération est essentiel à l'atteinte des objectifs initialement fixés à cette infrastructure qui doit supporter un trafic de grand transit.* ***Les documents d'urbanisme locaux inscriront les emprises nécessaires à la réalisation de la voie de contournement Ouest de l'agglomération, portée à 2x2 voies sur l'ensemble de son parcours, et en particulier entre les Tours de l'Amitié et Beure.*** SCoT - Document d'Orientations Générales - Page 43 **A la majorité, le Comité Syndical rend un avis favorable sur le projet d'achèvement du contournement Ouest de Besançon**.	/
SYNDICAT MIXTE DE MICROPOLIS	Conformément à l'article R 122-7 du Code de l'Environnement, vous avez sollicité l'avis du Président du Syndicat Mixte de Micropolis sur le projet d'achèvement du contournement Ouest de Besançon (RN 57, section comprise entre « Les Boulevards » et « Beure »). En tant que Président du Syndicat Mixte de Micropolis, propriétaire des bâtiments du site du Parc des Expositions et du Palais des Congrès situé 3 boulevard Ouest à Besançon, je souhaite porter à votre connaissance les points suivants : Le Syndicat Mixte de Microplis a conclu une Délégation de Service Public avec la SEM Micropolis pour la gestion et l'Exploitation du Parc des Expositions et du Palais des Congrès. A ce titre, le Syndicat doit garantir au Délégataire les moyens lui permettant d'assurer l'exploitation du site. L'accès de Micropolis représente un enjeu majeur pour sa fréquentation et son attractivité. L'accès actuel sera modifié par les aménagements prévus de la RN57. J'attire ainsi votre attention sur le fait que l'activité de spectacles, de salons et de foire draine plusieurs milliers de visiteurs, qui doivent bénéficier d'une sortie rapide du site après les différentes manifestations. La Foire Comtoise à elle seule, représente 130 000 visiteurs chaque année.	Dans la nouvelle configuration d'accès du site de Micropolis présentée dans le dossier de DUP, deux sorties différentes sont prévues : une sortie par le nouvel accès principal, donnant sur l'échangeur situé devant le stade Michel Vautrot, donnant accès sur le giratoire de Planoise dans toutes les directions (RN57 Nord ou Sud, centre-ville ou Planoise), et une autre sortie sur la voie réservée aux transports en commun longeant la RN57. Cette seconde sortie pourra être ouverte ponctuellement par le gestionnaire du site de Micropolis pour permettre une sortie rapide des visiteurs après un évènement particulier (type concert).

Emetteur de l'avis	Avis	Réponse du maître d'ouvrage
	J'attire également votre attention sur le fait que l'accès à Micropolis doit être préservé dans les meilleures conditions possibles pendant les travaux pour les visiteurs souhaitant se rendre aux différentes manifestations qui seront proposées. Il convient en effet d'être vigilant à ce qu'à la période actuelle de fermeture du site, extrêmement préjudiciable à l'équilibre économique de la SEM Micropolis, ne succède pas une période de travaux entravant la reprise d'activité du Parc des Expositions et des Congrès. J'espère ainsi que les problématiques d'accès seront totalement prises en compte dans les réflexions d'aménagement en cours, et ce également pendant la période de travaux. Sachant pouvoir compter sur votre vigilance sur ces sujets, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Régional, mes sincères salutations.	La modification de l'accès principal à Micropolis est une opportunité pour préserver les meilleures conditions d'accès possibles pendant les travaux : en effet, les travaux du nouvel accès seront effectués en préalable aux travaux sur la RN57, ce qui permettra de garantir l'accès aux visiteurs pendant l'ensemble du chantier. Une concertation étroite avec le gestionnaire du site sera mise en place dès les phases d'études détaillées et se poursuivra pendant l'ensemble des travaux afin de garantir la prise en compte des conditions d'accès des visiteurs pendant les travaux.