

**REPUBLIQUE FRANCAISE**  
**PREFECTURE DU DOUBS**  
**TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE BESANCON**

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE**

**préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Besançon concernant le contournement Ouest de Besançon, projet d'aménagement de la RN 57 sur la section comprise entre les boulevards à Besançon et la commune de Beure**

**(28 février 2022 – 31 mars 2022)**

**PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

**7 avril 2022**



**Pierre-Marie Badot, Rolande Patois, Marie-Pierre Castellan**

*Commission d'enquête désignée par décision E21000076/25 du 7 janvier 2022 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon*

## **OBJET DE L'ENQUETE**

Par courrier en date du 20 décembre 2021, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté a sollicité l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Besançon concernant le contournement Ouest de Besançon, projet d'aménagement de la RN 57 sur la section comprise entre les boulevards à Besançon et la commune de Beure.

## **CADRE DE L'ENQUETE**

Le présent procès-verbal de synthèse est établi :

- au vu de l'arrêté n°Préfecture-DCPPAT-BCEEP-2002-02-03-001 en date du 4 février 2022 de M. le Préfet du Doubs organisant du 28 février 2022 à 9h00 au 31 mars 2022 à 17h30, soit pendant 32 jours, une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Besançon concernant le contournement Ouest de Besançon, projet d'aménagement de la RN 57 sur la section comprise entre les boulevards à Besançon et la commune de Beure,
- au vu de la décision E21000076/25 du 7 janvier 2022 de M. le Président du Tribunal Administratif de Besançon désignant la commission d'enquête.

Ce procès-verbal rapporte le déroulement de l'enquête, les observations formulées par le public, ainsi que les questions propres à la commission.

*La commission d'enquête invite les responsables du projet à produire un mémoire en réponse aux observations et questions recueillies au cours de l'enquête.*

## **DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Le 7 janvier 2022, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon a désigné une commission d'enquête constituée ainsi qu'il suit :

Président : M. Pierre-Marie Badot  
Membres titulaires : Mme Rolande Patois  
Mme Marie-Pierre Castellan

## **DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE**

Le dossier d'enquête, en version papier et numérique, a été tenu à la disposition du public dans les mairies de Besançon et Beure aux jours et heures d'ouverture habituels.

Le dossier d'enquête numérique était également accessible sur le site de la préfecture du Doubs à l'adresse suivante :

<https://www.doubs.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-Construction-Logement-et-Transports/Amenagement-et-developpement-durables/Enquetes-publiques/Autres-enquetes>

A la préfecture du Doubs, un poste informatique pour la consultation du dossier a été mis à disposition du public du lundi au vendredi de 8h30 à 11h30.

## **MODALITES DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

L'enquête s'est déroulée durant 32 jours consécutifs du 28 février 2022 à 9h00 au 31 mars 2022 à 17h30.

Le public a pu formuler ses observations :

- sur les registres établis sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le président ou un membre de la commission d'enquête, déposés dans chacune des mairies des 2 communes concernées ;

- par correspondance à la mairie de Besançon, siège de l'enquête (Département Urbanisme et Grands Projets Urbains – 2, rue Mégevand – 25000 Besançon), à l'attention de M. Pierre-Marie Badot, président de la commission d'enquête ;

- par dépôt électronique à l'adresse électronique suivante :

« pref-observations-enquetes-publiques@doubs.gouv.fr » (objet à rappeler obligatoirement RN57 Besançon) ou à l'aide du formulaire en ligne dédié.

La commission a constaté que le site a été opérationnel dès le début de l'enquête et l'est resté jusqu'à la fin de l'enquête.

## **Permanences**

La commission d'enquête a tenu 8 permanences conformément aux dispositions de l'arrêté de M. le préfet du Doubs. Les permanences se sont déroulées dans les lieux d'enquête aux jours et dates indiqués dans le Tableau 1.

Eu égard au contexte, il a été jugé prudent que plusieurs membres de la commission assurent simultanément les permanences.

Date	Horaire	Mairie	Commissaire(s) enquêteur(s)
Lundi 28 février	09h00 à 12h00	Besançon	PM Badot, MP Castellan
Jeudi 3 mars	14h00 à 17h00	Beure	PM Badot, R Patois, MP Castellan
Samedi 12 mars	9h00 à 12h00	Beure	PM Badot, R Patois, MP Castellan
Mardi 15 mars	9h00 à 12h00	Besançon	R Patois, MP Castellan
Vendredi 18 mars	8h45 à 11h45	Beure	R Patois, MP Castellan
Samedi 19 mars	9h00 à 12h00	Besançon	R Patois, MP Castellan
Mardi 29 mars	8h45 à 11h45	Beure	R Patois, MP Castellan
Jeudi 31 mars	14h30 à 17h30	Besançon	PM Badot, R Patois, MP Castellan

Tableau 1. Dates, horaires, lieux des permanences tenues par la commission d'enquête dans le cadre de l'enquête publique « Contournement Ouest de Besançon, projet d'aménagement de la RN57 »

### Affichage sur site

L'affichage sur le site a été assuré par des panneaux bien situés et très visibles (Figure 1).



Figure 1. Exemples d'affichage sur site de l'avis d'enquête

La commission d'enquête considère que l'affichage sur site a été réalisé conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral.

### **Annonces légales**

L'avis d'enquête a été publié dans la presse régionale ainsi qu'il suit :

- Est républicain, 9 février 2022
- La Terre de chez nous, 11 février 2022
- Est républicain, 1er mars 2022
- La Terre de chez nous, 4 mars 2022

### **Affichage en mairie**

L'avis d'enquête a été affiché dans les mairies de Besançon et de Beure quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci.

### **Réunion publique**

A la demande du maître d'ouvrage, une discussion s'est engagée avant le début de l'enquête publique sur l'utilité d'organiser une réunion publique. Eu égard au contexte de l'élection présidentielle susceptible d'entraîner une obligation de réserve de la part des représentants du maître d'ouvrage, cette possibilité a été anticipée avant même le début de l'enquête. La commission d'enquête a choisi de rendre sa décision à l'issue de quelques jours d'enquête de manière à évaluer l'intérêt de la tenue d'une telle réunion. En fonction des premières observations recueillies, la commission n'a pas jugé pertinent d'organiser une réunion publique et en a averti le maître d'ouvrage.

### **Prolongation de la durée des enquêtes**

Le public ayant eu la possibilité de s'exprimer suffisamment pendant la durée de l'enquête (32 jours d'enquête, 8 permanences, 2 lieux d'enquête, dossier consultable en ligne), la commission d'enquête n'a pas jugé utile de demander une prolongation de celle-ci.

### **Formalités de clôture**

Les registres déposés en mairies ont été collectés le 31 mars 2022 à l'issue de l'enquête. Les registres ont été clos ce même jour à 17h30 par M. Pierre-Marie Badot, président de la commission d'enquête. Le 4 avril 2022, la mairie de Besançon a transmis par voie électronique à la commission d'enquête une observation en date du 30 mars 2022. Cette observation a fait l'objet d'un addendum et a été annexé au registre de Besançon par le président de la commission le 4 avril 2022.

Le registre dématérialisé a été clos le 31 mars 2022 à 17h30.

## **CONCLUSION SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

En conclusion, la commission constate que la publicité légale, l'affichage en mairie et sur site, la durée de l'enquête (32 jours), le nombre de permanences tenues (8) et le nombre de lieux d'enquête (2), les moyens mis à disposition ont permis l'information du public qui a eu toute latitude de s'exprimer sur le projet.

La commission considère donc que l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté n°Préfecture-DCPPAT-BCEEP-2002-02-03-001 en date du 4 février 2022 de M. le préfet du Doubs organisant du 28 février 2022 à 9h00 au 31 mars 2022 à 17h30, soit pendant 32 jours, une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Besançon concernant le contournement Ouest de Besançon, projet d'aménagement de la RN 57 sur la section comprise entre les boulevards à Besançon et la commune de Beure.

## **OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Le registre dématérialisé fait état de 451 observations référencées RN1 à RN451.

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

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

Au total, le public s'est donc manifesté par 487 observations.

Les observations recueillies et les pièces jointes sont présentées *in extenso* dans les 3 annexes à ce procès-verbal.

## **ANALYSE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Certaines observations sont très détaillées et argumentées ou font état de questionnements, suggestions ou remarques concernant le projet dans son ensemble ou certains de ses aspects. D'autres observations font simplement état d'avis favorables ou défavorables sur le projet. Certaines observations constituent des remarques ou des suggestions, mais ne forment pas d'avis clairement exprimés. Quelques observations – en nombre extrêmement limité – ont fait l'objet d'un double dépôt.

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

- Fluidité améliorée
- Réduction des pollutions
- Réduction des nuisances
- Modes doux (actifs) pris en compte
- Transports en commun pris en compte
- Développement - attractivité de la métropole de Besançon
  
- Mode routier favorisé Fluidification temporaire,
- Coupure du tissu urbain, "autoroute urbaine"
- Périurbanisation, étalement urbain
- Transit poids lourds
- Impact environnemental global (climat...)
- Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)
- Accroissement des nuisances
- Modes doux (actifs) à développer
- Transports en commun à développer
- Coût
- Alternatives non étudiées
  
- Echangeurs, ronds-points
- Autres problématiques liés au choix du tracé et aux aménagements spécifiques retenus
- Risques, sécurité
- Phase chantier
- Impact humain
- Autres

Cette liste n'a ni la prétention d'être exhaustive ni celle de décrire de manière détaillée les thèmes abordés par le public. La commission d'enquête considère que ce classement n'a qu'une valeur indicative. D'autres typologies auraient pu être retenues et d'autres classements auraient pu être effectués.

Les tableaux présentés dans les pages suivantes fournissent une analyse des observations et courriers recueillis en fonction de ces thématiques et permettent d'appréhender de manière globale les sujets de préoccupations du public relativement au projet qui lui est soumis

**Tableaux - Analyse thématique des observations (47 pages)**

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echanges Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et de aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
* Les intervenants ont été désignés selon les informations qu'ils ont eux-mêmes fournies sur le site.																													
** Les éléments présentés correspondent à des citations telles que formulées dans les observations.																													
RN01	1			Yves Maurice	"Très beau projet et important pour la liaison Besançon / Ht Doubs / Suisse..."		1	1																					
RN02	1		1	Etienne Clairet	"...Le projet présenté par l'état est plutôt bien..." "...il restera un goulot d'étranglement dans les deux sens de circulation, avec seulement une voie au bas des Mercureaux dans le sens descendant et une seule voie aussi dans le sens montant de Micropolis direction Pontarlier... Il suffirait d'un deuxième pont sur le doubs..."	1																1							
RN03				Bruno BLANC	"... Actuellement la route menant de la RN 57 à la Rue Blaise Pascal est en sens unique. Elle sera désormais en double sens. Ce doublement du sens de circulation engendrera inévitablement une augmentation significative de la circulation et des nuisances qui en résulte (bruit, pollution...) sans compter les risques d'accident accrus..."													1											
RN04	1			Benjamin Michel	"...ce n'est plus tenable le soir à partir de 16heures..."	1																							
RN05	1			Julie DIRAND	"Je suis favorable au projet d'aménagement du contournement de Besançon qui devient plus que nécessaire ! ..."																								
RN06	1			bucherondu2525	"Favorable à ce projet."																								
RN07	1			eloise25510	"Favorable à ce projet !!"																								
RN08	1			CHRISTIAN RAPHAÏ	"...POUR A 100 POUR CENT"																								
RN09			1	Coline Saintot	"Merci de ne pas oublier une voie cyclable/piétons sécurisée tout le long depuis micropolis à Beurre."														1										
RN10	1			Patrick Ligier	"... Ce projet qui associe économie et écologie si il est réalisé va enfin permettre l'achèvement du contournement de Besançon et ainsi désenclaver la ville dans le secteur ouest de la Métropole. Ce tracé va permettre de supprimer enfin les points noirs de Micropolis. Et la perspective de voir enfin émerger de vraies pistes cyclables dans l'agglomération bisontine me réjouit ! ..."	1			1	1																			
RN11			1	Adrien S	"1/ Interdire le trafic routier PL EN TRANSIT sur l'agglomération lorsque l'itinéraire est possible par l'autoroute avant même le début des travaux mais également après ceux ci 2/ mise à 2x2 voies du boulevard jusqu'à Beurre et shuntage des ronds points existants"										1								1						
RN12	1			Nicolas D	"Ce projet est très important pour l'agglomération de Besançon et le développement du Haut-Doubs en fluidifiant les transports ... Le seul point négatif de ce projet de mon point de vue est le désagrément pour les riverains pendant le chantier."	1	1				1																1		
RN13	1			THUILLIER BENJAMIN	"... Cet axe sensible bouchoonne très souvent. En cas d'accident c'est la panique, + 1h de bouchons. s'il vous plait solutionnez cela ..."	1																						1	
RN14			1	Christine	"... Suis totalement contre ce projet.. Non la faune et la flore ne seront pas protégées mais durement impactées Résidente, quartier polyclinique, le trafic sera bien plus dense, et que dire de la défiguration, chemin des Vallières, champ Melin, Roche d'Or !!!! ... coûts faramineux ... Si bouchons il y a, peut-être se poser cette question toute simple : Quid des personnes qui ont voulu augmenter les habitats sur Beurre et les villages à proximité..."										1		1			1									
RN15	1			Gilles Bardey - bardey-electricite	"Ouf un grand bol d'air Mes véhicules emprunte tous les jours cette axe"	1																							
RN16	1			Rachel Lime	"... Nous attendons avec impatience ces travaux qui faciliteront la circulation entre beurre et micropolis ..."	1																							
RN17	1			Francine Bataillard	"Je vote POUR l'aménagement en 2 voies de ce tronçon"																								
RN18	1			Pourcelot Léa	"Travaillant et étudiant sur le secteur de planoise, je suis pour ce projet. Cependant les travaux devront être menés de façon à ne pas nuire à la circulation ..."																						1		
RN19	1			Pascale Ferro	"... Il y en a assez des bouchons sur cette voie !!!! Et nous avons assez attendus cet aménagement !"	1																							
RN20			1	Nilsson	"... actuellement les poids lourds empruntant le rond point en bas des mercureaux ( donc venant de larnod) occupent pour la plupart les 2 files. Dans ce projet, cet aspect ne sera pas amélioré. ... si vous pouviez supprimer ces feux de régulation à beurre qui nous pourrissent la vie ce serait un miracle..."											1							1	1					
RN21	1			Cv	"... Je suis en faveur d'une mise à 2x2 voies de cet axe, particulièrement difficile à pratiquer aux heures d'affluence. ..."	1																							
RN22	1			C Ferembach	"Avis très favorable à ce projet qui permettra enfin de fluidifier la circulation."	1																							
RN23	1		1	Floris	"... Cette mise de 2x2 voies qui était prévue depuis les années 70 est un nécessité ... surtout revoir le pont de Beurre pour que celui ci communique directement en 2x2 voies avec les Mercureaux ... il faut penser à toutes les possibilités pour les voies douces ... J'irais même plus loin dans le projet. Continuer la 2x2 voies entre le haut des Mercureaux et la 2x2 voies de Saône ... Ce projet au global est une bonne chose pour Besançon et son agglomération en y fluidifiant son accès et ainsi attirer plus de travailleur, de touristes etc ..."	1					1														1				
RN24	1		1	antoine charles	"Il est indispensable de passer cet axe à 2 x 2 voies afin de fluidifier la circulation et d'éviter tous les jours les bouchons autour de Micropolis ... Sans le feu tricolore au niveau de micropolis, un tunnel ou une passerelle serait plus logique pour un passage totalement protégé des piétons."	1																			1				











REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN109		1		Christophe Klentz	"... le projet rajoute un troisième rond point à ce trafic (Champ Melin). Pas d'amélioration du trafic! ... Dans un sens comme dans l'autre, le fait de faire passer le trafic de la côte de Larnod par les 2 ronds-points ne résout en rien le gros du problème actuel: dans ces conditions, pourquoi dépenser autant d'argent si ce n'est pas pour améliorer le trafic ...L'autre gros problème actuel est le trafic des navetteurs qui vient du plateau par la descente des Mercureaux. Si ce trafic évitera bien le rond-point, ce trafic va maintenant être gêné par le passage de 2 voies à une seule voie juste avant le pont sur le Doubs, ce qui ne résoudra pas les bouchons dans la descente..."																		1	1					
RN110	1			ballot alain	"très bon projet vite il le faut"																								
RN111	1			masfab	"Favorable à ce projet."																								
RN112	1			christine.1970	"très favorable à ce projet"																								
RN113		1		Robert Rietmann	" ... la réalisation de ce projet permettra : - d'équiper l'agglomération bisontine d'un contournement entièrement mis à 2 x 2 voies. Il contribuera ainsi à améliorer : - l'accessibilité de l'agglomération à l'égard des habitants de la zone d'emploi de Besançon, - l'attractivité de ses différents pôles d'activités économiques (zone d'activité de Trépillot-Tilleroies, parcs scientifique Montrapon-Témis, pôle Témis Santé, espaces commerciaux, centre-ville, etc), - ses liaisons régionales avec les villes voisines (Dole, Lons-le-Saunier, Pontarlier, Vesoul, Montbéliard-Belfort...), - d'améliorer la sécurité routière et des piétons et réduire la pollution de l'air : - en fluidifiant la circulation qui est dense toute la journée, - par la suppression des bouchons qui se forment aux heures de pointe aux entrées des deux giratoires de Beure et à hauteur de Micropolis (les files de véhicules remontent actuellement jusqu'à la rue de Dole et jusqu'à l'échangeur de Saint-Ferjeux (sortie n°59 dans le sens Valentin – Beure)); la suppression de ces bouchons réduira par exemple les temps de parcours des bus entrant et sortant de Planoise par l'échangeur de Micropolis, - par la suppression des trafics d'évitement dans les quartiers adjacents à la nationale, - par la suppression des passages à niveau des piétons (je pense principalement à celui qui se trouve à l'entrée de Micropolis), - par la réduction de l'effet de coupure urbaine entre le quartier de Planoise et le centre-ville de Besançon en créant des voies réservées aux bus et aux piétons ... AVIS FAVORABLE à la réalisation de ce projet qui me paraît majeur pour le développement de l'agglomération de Besançon."		1	1	1		1														1				
RN114			1	Géraldine Joliduc	" ... j'espère vivement que la déviation pour reprendre directement la nationale en évitant le rond point de Micropolis sera ouverte en même temps que l'ouverture de Grand Frais ..."																		1						
RN115		1		GC	"Aucun projet d'infrastructure n'est parfait. Celui-ci à au moins le mérite de rendre cohérent le schéma de contournement de Besançon pour ceux qui ne font qu'y passer et de faciliter l'accès au centre-ville pour les autres en permettant aux personnes venant de l'extérieur de se garer dans l'un des parkings périphériques puis d'emprunter le réseau de transport en commun. La plupart des personnes qui habitent, étudient ou travaillent à Besançon y trouveront un intérêt certain."	1				1																			
RN116	1			TroufAlexi	"Favorable au projet"																								
RN117		1		Jean-Luc Hamot	"Ce projet est une aberration écologique. Plus il y aura de routes, plus il y aura de voitures, et cela sans diminuer le moindre du monde les bouchons ... La voiture c'est has-been ... Quant-aux camions, ils peuvent passer par l'autoroute."							1		1															
RN118		1	1	Emmanuelle Sergeant	"Il est capital que ce projet voit le jour ! Le dernier projet qui permettait également la sortie du quartier de la Polyclinique en direction de Vesoul sans passer par le rond point de Micropolis aurait permis un vrai désenclavement du quartier dans la durée ... un jour il arrivera un drame parce qu'un bébé ou une maman en détresse ne sera pas évacué assez rapidement ..."	1																	1	1					
RN119	1			Thomas MOUTARLIER	"Ce projet est absolument indispensable pour tous les automobilistes de ce secteur, aux heures de pointe, il est actuellement possible de compter 45 minutes de retard pour traverser ce secteur ..."	1																							
RN120	1			Catherine BERNARD	"Je suis pour le projet de reamenagement ... Trop de temps perdu et trop d'accident."	1																		1					
RN121			1	Yvaline PAILLOT	" ... il me paraît primordial de mettre en place une voie à double sens pour répartir directement direction Beurre depuis la PFC dans le but de désengorger le rond point de Micropolis qui est source d'embouteillage conséquent..."	1																		1					
RN122			1	Thomas RONDOT	"...Voici les points que j'espère vous allez conserver dans le projet : - ajout d'une sortie depuis la PFC et le nouveau grand frais, en direction de micropolis ET de Beurre pour désengorger la zone épaisses."																			1					

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain " Autoroute urbaine "	Périurbanisation Etallement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echanges Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN123		1		Laurent JEUNET	"... seul un tronçon 2 voies conduira à la voie des Mercureaux qui, elle, est à 2x2 voies. Cela ne résoudra donc pas de tout le problème de goulet d'étranglement aux heures de pointe et les bouchons persisteront... bien beaucoup d'argent pour un résultat proche du nul ... -Une portion réservée aux modes de déplacement alternatifs à la voiture réduite, avec à peine une petite passerelle vers Micropolis, alors que cette voie coupe littéralement la ville en deux. Il s'agit d'une autoroute urbaine, calibrée comme telle... alors que la vitesse théorique y sera limitée à 70 km/h.... illusoire! - Une artificialisation de terres encore cultivées récemment alors que la simple interdiction du trafic de transit PL suffirait à fluidifier considérablement la circulation, au moins aux heures de pointe liées à l'activité de la ville de besançon. -De fortes réserves sur l'ouverture d'une sortie depuis le quartier des Vallières direction Beurre... il faut s'attendre à un énorme report du trafic en provenance de planoise sur cette voie pour éviter le rond point de Micropolis..... dans une zone accueillant des structures de soins et des lycées.... ce qui n'est pas le plus heureux à l'heure où on connaît les méfaits de la pollution automobile."									1	1	1	1			1	1			1					
RN124		1		Stéphane BONIN	"Autoroute Urbaine qui scinde la ville en deux : Besançon et Quartier Planoise Projet trop couteux pour résultat attendu Privilégier régulation du transit poids lourds avec interdiction de transit. Place aux modes doux pas réfléchi."								1	1				1	1										
RN125	1		1	BENLULU TIMOTHÉ	"Je suis fortement pour la réalisation de ces travaux bien que je trouve qu'il manque une voie ! Il y'en a bien deux pour rejoindre micropolis des mercureaux mais il y a un rétrécissement sur une voie pour rejoindre beurre. ..."																		1						
RN126	1			paul	"avis plus que favorable"																								
RN127	1			Bernard DELOULE	"... il est absolument nécessaire de réaliser cette portion manquante, pour fluidifier le trafic et supprimer la pollution générée durant les heures de bouchons, et aussi pour améliorer la qualité de vie des usagers ..."	1	1	1																					
RN128		1	1	Stéphane Mouton	"... Suite à une consultation avec les riverains propriétaires et locataires du chemin des Vallières côté pair: Monsieur Chevallier, Monsieur Frayon, Monsieur Bressan, Madame Gillet, Monsieur Robin, Madame Frésard, Madame Query, et moi-même, Nous tenons à vous informer que nous sommes CONTRE le projet de dévier le Chemin des Vallières côté pair vers nos habitations au lieu de le laisser en lieu et place en bordure de la RN57. Pour plusieurs raisons: - cette rue (du N°14 au N°22) est une rue sans issue. -le chemin en tout venant qui descend sur le chemin des Vallières en bordure du boulevard a été réalisé par nos soins et sur notre parcelle cadastrée LM 21. En effet, durant les années 1970-1980, ce chemin a été réalisé pour avoir un accès plus rapide aux autres terrains qui étaient cultivés par mes Parents et Grand-Parents étant maraîcher. Il n'est plus utilisé depuis le décès de mon Père et l'avons condamné. - l'incompréhension de faire passer les véhicules sur cette rue en bordure de maisons (les escaliers des maisons jouxtent la route) alors qu'à l'heure actuelle les véhicules empruntent la route en bordure de la RN57. - pour des raisons de sécurité (enfants qui jouent sur cette fin de rue et beaucoup d'animaux divaguent). - pour des raisons de bruit liées à la circulation prononcée de véhicules. - et de plus la largeur actuelle du chemin des vallières (du N°14 au N°22) ne permet aucun croisement de véhicule. Pour conclure, nous désirerions donc que l'accès depuis le début (route du Fort de Planoise) du chemin des Vallières à Port Douvot côté paire pour se rendre au bas de port Douvot (au bord du Doubs) soit comme à l'heure actuelle, c'est-à-dire sur le chemin principale en bordure de la RN57. Nous sollicitons également des murs acoustiques tout le long de la route du chemin des Vallières à Port Douvot côté Pair; aucune matérialisation n'apparaît sur les plans à notre niveau pour nous protéger de la pollution sonore importante sur ce secteur alors que nous sommes plusieurs maisons côte à côte ..."																				1			1	
RN129		1		DEMOUGEOT David	"... je m'oppose à ce projet de développement d'une route qui possède déjà de nombreux inconvénients. En plus de la dimension écologique élémentaire et fondamentale qui place ce projet directement dans le passé (artificialisation des sols, hausse des émissions tout proche de terrains de sport et écoles alors que l'asthme augmente partout, travaux destructeurs et émetteurs de CO2...), il pose de nombreuses questions urbaines dramatiques. Faire plus de place aux véhicules motorisés entraîne une augmentation de leur utilisation : elle est contre productive pour les modes doux et au train, au ferroutage qui sont une part importante de réduction de la catastrophe climatique...."								1	1				1	1				1			1			
RN130	1			Christophe Clerc	"... depuis toutes ces années de pour parler il serait bon d'aller dans la continuité de ce tronçon de la RN57 ..."																								
RN131	1			Henri8325	"... Favorable à l'aménagement 2 x 2 voies de la RN 57 Beure - Micropolis. La fluidité permettra de moins émettre de gaz polluants qui sont actuellement observés à cause des éternels bouchons ..."	1	1																						
RN132		1		Aurélien Trouillot	"Il est nécessaire d'améliorer la circulation afin de fluidifier le trafic toujours trop chargé et ralenti sur la portion beurre micropolis/rocade. Permettre de mieux se déplacer c'est améliorer la qualité de vie, l'attractivité de besançon et l'activité économique. Créer des bouchons, c'est augmenter la pollution, le stress, les incivilités et entraver l'activité. Les habitants de Besançon et grand besançon, compte tenu de la configuration de la ville, du plateau et des agglomérations, n'ont pas d'autres choix que de se déplacer en voiture. C'est un fait donc tant qu'on ne pourra pas voler ou de télé transporter, il faudra pouvoir circuler! Les trains et transports sont quasi inexistantes et surtout très insatisfaisants ! ..."	1	1	1			1																		
RN133	1		1	Jean-Jacques	"Tout-à-fait favorable à ce projet. Néanmoins, comment sera organisé le croisement de la voie cyclable venant de la future passerelle et de la très circulante EVR6 à Beure ?"																		1						







REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Rondés-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN174	1		1	Sandrine Cassuly (+BEU03)	"... Nous sommes favorables au projet d'aménagement de la RN57, portion échangeurs de Micropolis à la commune de Beure et plus ... Le goulot d'étranglement à Micropolis avec la réduction de la 2x2 en 1x2 obstrue complètement le trafic. Le projet proposé porte néanmoins à réflexion sur plusieurs points : Pourquoi conserver 2 giratoires à Beure ? Ces deux giratoires sont tellement proches que le passage des camions bloque la fluidité de circulation dans les giratoires (ils sont obligés de se positionner sur les 2 voies) Les transformer en 1. ovale ? Aménager le giratoire de Beure (le plus ancien) avec la continuité du mur anti-bruit qui a été arrêté juste avant celui-ci ... La remise en conformité de trottoirs le long de la traversée du village afin de sécuriser l'accès aux riverains piétons exposés à la circulation locale, national et international. Prendre conscience que le transit des PL internationaux, nous ne parlons pas des dessertes locales rend la circulation moins fluide sur cette portion de RN57 /RN83 qui en est la continuité. Ils saturent davantage la circulation, dégradent l'infrastructure de la région et augmentent l'insécurité routière, la pollution et les nuisances sonores sans qu'il n'y ait pour autant consommation locale et profit économique ... repenser une sortie de voie cyclable au niveau du futur commerce Grand Frais : est actuellement dessiné un axe entrant de la ville mais pas d'axe sortant permettant de rejoindre la voie en création et en direction de la vélo route près du Doubs. Ce projet d'inscrit dans la continuité de l'aménagement de Besançon. A ce jour il est indispensable. Il faut savoir le mener en ménageant confort des riverains locaux en primeur, sécurité routière et écologie .	1	1									1								1	1	1			
RN175	1			Noukane LAINTHAVILAY	"... un aménagement des voies serait urgent car l'engorgement qui se fait au niveau de Beurre est juste plus possible. ..."	1																							
RN176	1		1	Mathieu Brouillet	"... Je suis tout à fait favorable à terminer le contournement de Besançon en 2x4 voies ... Enfin, c'est extrêmement dangereux avec ce niveau de circulation de laisser un passage piéton entre Micropolis et Planoise ..."	1																		1					
RN177	1			LAMY	"... Je suis favorable au projet . Enormes embouteillages journaliers à résoudre ..."	1																							
RN178	1		1	denis	"... Il est temps de terminer ce point noir qui est usant à vivre au quotidien. Habitant en plein dans ce lieu c est très difficile à vivre. On fait des ronds points pour fluidifier après on met des feux pour bloquer les ronds points ..."	1																	1						
RN179	1			Bertrand GAILLARD	"... je suis favorable à un aménagement 2x2 voies qui fluidifiera de façon certaine, le trafic routier. L'aménagement de la RN57 en direction de Vesoul démontre qu'une infrastructure 2x2 voies permet d'améliorer qualitativement les trajets. L'intégration paysagère est réussie comme toutes les ouvrages et les axes de circulation construits en Suisse. Il est nécessaire d'avoir la même ambition à Besançon pour ne plus avoir de bouchons, ce qui aggrave la pollution en raison de l'immobilité des véhicules. Je suis vélotafeur parce que je suis bisontin. Néanmoins, je reconnais qu'il n'est pas possible de se déplacer à vélo lorsqu'on habite dans une commune de la périphérie. C'est trop éloigné et il n'est pas possible d'emprunter la route nationale en raison du fort trafic et des risques encourus. L'automobiliste est une composante à part entière de la société et à ce titre, il me paraît important d'améliorer cet axe de circulation. Ce projet ne va pas à l'encontre de l'environnement, au contraire.	1	1																		1				
RN180	1		1	patrick cassaro	"... je suis très favorable à ce projet de contournement qui serait encore plus efficace s'il y avait moins de poids lourd sur cette route. ..."										1														
RN181	1			MAURICE LAURENCE	"JE SUIS POUR LA MISE 2X2 VOIES"																								
RN182	1			VIENOT FREDERIC	"Je vote pour"																								
RN183	1			MARION VALERIE	"Je suis pour"																								
RN184	1			Philippe BERNARD	"... Totallement favorable à ce projet qui aurait déjà dû être exécuté depuis des dizaines d'années, évitant ainsi les bouchons journaliers dans lesquels les bisontins perdent leur temps, leur calme et polluent malgré eux quotidiennement ..."	1	1																						
RN185	1			Gabriel Camelot	"Il est plus que temps de compléter le contournement ouest de Besançon, en continuité avec les aménagements au nord (qui ont déjà pris trop de temps) et au sud, à la fois pour les liaisons avec le nord Franche-Comté et la Lorraine, le nord-est Franche-Comté et l'Alsace, et avec le sud Franche-Comté, Pontarlier et la Suisse... Supprimons enfin ce foyer de pollution par des véhicules au ralenti ou à l'arrêt !	1	1			1																			
RN186		1	1	Fumey Laurent	"Ce projet de travaux titanesques appartient au passé... Les bouchons sur cette route sont limités à 2 ou 3 heures grand maximum par jour ... La première mesure à prendre qui permettrait de diminuer les dépenses de l'état et des collectivités est d'interdire le trafic au millier de poids lourds - essentiellement étrangers - en transit chaque jour qui quitte l'autoroute à Valentigney pour la reprendre après Poligny afin d'économiser quelques euros. Ces poids lourds défontent les routes qu'il faut réparer et polluent l'atmosphère ... Il faut certes aménager cette route mais de manière intelligente, moins dispendieuse et surtout moderne et écologique. Il faut mettre en place des mesures beaucoup moins coûteuses, je pense par exemple à une nouvelle organisation du télétravail en maintenant les gens à domicile 1 jour sur 2 ou en décalant les horaires des prises de postes. Doubler les voies en y laissant les poids lourds ne fera qu'accélérer l'augmentation de cette route par d'autres poids lourds en les entraînant dans un goulet d'étranglement à la sortie de Beure direction Lons le Saunier ... Un autre argument mis en avant est celui de dynamiser les voies de communication avec la Suisse. Essayez donc de faire rouler des supers poids lourds en Suisse... Ce projet est un non-sens ..."								1			1	1	1			1							1	

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain " Autoroute urbaine "	Périurbanisation Etallement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (= climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN187	1			Commune de Serre-les-Sapins	"... le Conseil Municipal de la Commune de Serre les Sapins émet un avis favorable ... il s'inscrit en améliorant les conditions de circulation sur la RNS7 tout en prenant en compte ... les modes actifs et les transports collectifs ... améliorera nettement la sécurité des usagers et permettra de désengorger les voiries des quartiers riverains ... attrait de cet axe pour les déplacements inter-régionaux (et internationaux) et par conséquent à la plus grande intégration du territoire franc-comtois ...	1		1	1	1													1						
RN188		1		Estelle COLIN,	"... je suis profondément choquée de la poursuite d'aménagements routiers. La voiture individuelle représentent plus de 50% des émissions de GES du secteur des transports, lui-même premier secteur émetteur de notre pays. Nos dirigeants s'engagent sur des réductions d'émissions ambitieuses et pourtant, rien ne change, les projets routiers restent l'évidence, ce n'est pas sérieux, c'est même bien pire, c'est totalement irresponsable ... Il continue à encourager les déplacements en voiture individuelle et soutient l'étalement urbain en facilitant les trajets. C'est accablant ... la fluidification ne sera que de courte durée du fait du trafic induit ... C'est, en plus d'un projet anachronique, un gaspillage d'argent public, puisqu'il n'apporte qu'une solution à très court terme ... Il contribue également à couper davantage Planoise du reste de la ville ..."							1	1	1			1	1			1								
RN189	1			Yvan NARBOUX	"Je suis favorable à l'achèvement du contournement de Besançon et la mise en 2x4 voies entre Beure et Micropolis ... le rond point de Micropolis et Beure est engorgé par des bouchons quotidiens, siège d'une pollution insupportable et accessoirement d'une perte de temps Par voie de conséquence, les quartiers de Besançon adjacents se retrouvent embouteillés par des automobilistes qui cherchent des solutions d'évitement ... Ces embouteillages sont dangereux pour les enfants et parents qui vont à l'école et cyclistes qui vont au travail ... Il dessert entre autre la polyclinique de Franche Comté où viennent des patients parfois de très loin et donc forcément en voiture et pour beaucoup à mobilité réduite avant mise en place prothèses et donc en voiture et ou accompagné ..."	1	1	1																	1			1	
RN190	1	1		Laurent PARIS	"... Le projet est d'une grande nécessité pour en finir avec les seuils de saturation des véhicules aux heures de pointe. Cependant, je vous propose d'étudier ma proposition qui a pour but de réaliser un véritable contournement en 2x2 voies sur l'ensemble du parcours. Les points 16,17,18 et 19 sont à ré-étudier car la circulation repasse en une voie sur ce secteur. D'autre part je ne vois pas l'intérêt d'une aire de contrôle pour poids lourds à proximité du Champs Melin, car il en existe déjà une sur la commune de Morre au haut de la voie des Mercureaux. Je vous joins une proposition qui permet de conserver le contournement en 2x2 voies ..."	1																		1					
RN191		1		Angélique Aires	"...Travaillant à la polyclinique, il faudrait vraiment une deuxième sortie ... Ce n'est pas normal vu le flux que nous ne puissions pas sortir par au moins 2 cotés."																		1						
RN192	1			Jean-louis Iomont	"... Ces travaux sont absolument indispensables pour supprimer ce point noir sur cette liaison vers la suisse et le jura. D'autant plus que ces travaux vont inclure des voies propres bus et vélos avec réduction de la pollution ..."		1		1	1	1																		
RN193	1			Claire SERRADO	"... je suis favorable à l'achèvement du contournement de Besançon ... Il n'est pas possible de laisser de tels embouteillages quelque soit l'heure du jour entre planoise et Beure ... Effectivement, la construction de route n'est pas écologique, mais l'urgence climatique n'est-elle pas de diminuer les gaz à effet de serre ? ... Il est également illusoire de vouloir obliger le citoyen à utiliser les transports en commun, lorsqu'il réside dans de petits villages de la périphérie, très mal desservis par les bus. Quant au vélo, étant moi-même cycliste, et n'ayant pas de tendances suicidaires, j'ai renoncé à aller à Jean Minjoz en vélo, ayant failli me faire tuer plusieurs fois...."	1	1																		1				
RN194	1			Gauthier DUBOUIS	"... Je suis favorable au projet ..."																								
RN195	1	1		Marie PETITGIRARD	"... il me semble indispensable de procéder à la réalisation des travaux. Cette portion est continuellement dans les bouchons ce qui est en devient ingérable. Je défends et pratique l'écologie au quotidien mais il n'est pas pour autant possible d'envisager que les habitants des communes alentours (BEURE - ARGUEL - LARNOD - FONTAIN-SAONE...) se véhiculent à BESANCON via un mode de transport "doux". L'usage des véhicules est indispensable pour nous qui n'avons pas forcément accès à des transports en commun comme c'est le cas en ville. La politique du GRAND BESANCON ne peut pas être la même intra muros à BESANCON et dans les villages alentours. Complexifier le quotidien des personnes se déplaçant en voiture n'est pas une solution qui doit être envisagée et perdurée dans le temps ..."	1																							1
RN196	1			NAVEAU Evelyne	"L'achèvement du contournement de Besançon par la RN57 est urgent et indispensable afin de fluidifier un trafic pléthorique et mettre fin à des bouchons continus sur cette portion de RNS7. L'utilité de l'achèvement de ce contournement est indéniable."	1																							
RN197	1			PORTHAULT Jean-Marc	"... il me semble évident qu'il faille réalisé ces équipements ... aller de paire avec une régulation du trafic des poids lourds sur la RN 83 ..."	1									1														
RN198		1		Salih Kurt	"... Je suis tous les jours bloqué dans des bouchons car des doubles débouchent sur un rond point où l'on perd la priorité. Proposition 1: (low-cost) 1-suppression du rond point 2 -insertion directe sur le pont des véhicules descendant des tunnel avec ralentir 30km/h. 3- véhicules venant de Besançon souhaitant aller au tunnel vont jusqu'au 2ème rond point 100m plus loin et retourne direction Besançon en prenant la première sortie direction tunnel. 4- véhicules venant de Beurre direction Besançon cèdent le passage au véhicule descendant du tunnel. Proposition 2: (premium) création d'un deuxième pont avec séparation des flux transit du rond point	1																		1					







REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé	Fluidification temporaire	Coupeure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation	Etaiement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres			
RN237	1	1	Association Bonne route !		"... Les usagers et riverains de la RN 83 vivent au quotidien les nuisances provoquées par l'engorgement de ces deux axes, qu'il s'agisse de la pollution engendrée par le trafic, la dangerosité, mais aussi les ralentissements et les itinéraires de fuite, dans les villages, pour échapper aux bouchons. Toutes celles et ceux qui, chaque matin et chaque soir, empruntent ces axes pour leur travail et les riverains sont exaspérés. Il est donc indispensable de repenser l'accès à la métropole bisontine. Cependant les travaux proposés sur la RN 57 ne vont pas améliorer la situation de manière durable... Avec une circulation plus fluide, les transporteurs seront encore moins incités à prendre l'autoroute et un afflux plus important de camions engorgera le trafic sur la totalité de la RN 83... Si des aménagements sont nécessaires ils doivent être faits dans le cadre d'une réflexion plus globale sur l'accès à l'agglomération bisontine. Favoriser les échanges avec la Suisse par la RN 57 est louable... Nous demandons que le projet soit réexaminé dans le cadre d'une volonté de diminution du trafic routier. - en interdisant sur la RN 83 le trafic des poids lourds en transit; les fondements juridiques existent, le coût économique est faible, compte-tenu de la physionomie de la RN 83. L'expérimentation dès maintenant d'une telle option permettrait d'en mesurer les effets bénéfiques. - en développant les liaisons par les transports en commun et en améliorant leurs cadences. - en développant les aires de covoiturages largement en amont de l'agglomération bisontine. - en mettant en place des plate-formes de mobilité partagée - en développant le ferroutage..."	1							1				1							1									1
RN238		1	boloteric		"Déjà pouvez-vous me dire pourquoi nous n'avons reçu aucun courrier Enquête publique dans nos boîtes aux lettres dans notre quartier de la polyclinique de FC, alors qu'aux Montboucons les personnes l'ont reçu depuis longtemps. Nous, nous sommes voisins de ce chantier alors qu'aux Montboucons ce n'est pas le cas. Tous les soirs vers 17h-18h, nous sommes bloqués, coincés, TOUS LES SOIRS ! Et on ne reçoit même pas cette enquête publique. De qui se moque t'on ?.. Aussi, il est impératif de prendre en compte dans vos travaux à venir notre isolement et le fait que nous sommes obligés de passer par ce (foutu) rond-point pour entrer et sortir de chez-nous...PAS D'AUTRE SOLUTION !?...trams non cadencés (!?), feux tricolores (6 !), parking relais qui dégueule son flot de bus, tout ça dans un seul rond-point cerné par une RN57 complètement bouchée en fin d'après-midi. De la belle ouvrage !.."																						1						
RN239		1	Christine AUBRUN		"... Je suis contre le projet de 4 voies entre Beure et Micropolis. Celui-ci ne fera qu'augmenter les nuisances et les risques d'une circulation déjà beaucoup trop dense en particulier celle des camions bien trop nombreux et de plus en plus gros."												1		1														
RN240			Vincent Vanhuffel		"... Je suis nouveau arrivant dans la région (j'ai pu travailler à Strasbourg, Nantes, Lille). Il est mis en place, des horaires de circulation pour les camions si votre souhait (incompréhensible) et de maintenir un flux constant de camion avec les impacts bruit, dégradation, déchets et le dernier de votre soucis pollution. Oui alors investir l'agent public dans le bien être des résidents et nous des personnes en transit. Vous avez sans doute raison, faites de la merde sur des principes dépassé"																	1		1								1	
RN241		1	Yohann DIRAND		"Je suis lassé et je regrette de que nous devions systématiquement apporter des arguments "pour" ou des arguments "contre", basés sur une connaissance juridique ou une expertise quelconque. De plus en plus de projets sont morbides (et l'état de la planète doit nous le confirmer) et décadents. Nous devons retrouver notre éthique pour la Vie sinon notre environnement (écologie, sanitaire, psychique, politique, etc...) va continuer à se détruire. Je suis assez stupéfait de constater que des humains cherchent encore des arguments pour persuader qu'une 2x2 voie va contribuer à la VIE et sa préservation sur Terre...on pourrait plutôt penser, dans un sens, que construire ce type d'ouvrage, est quasiment un crime contre l'humanité et le Vivant qui nous entoure, qu'en pensez-vous ? Mais j'ai espoir que des générations d'êtres humains plus averties changent de paradigmes...pour protéger nos Vies, la Vie de nos enfants, des animaux, des végétaux, etc..."															1													
RN242		1	pourchet.johan		"Je suis contre ce projet qui ne fera que favoriser l'utilisation de la voiture individuelle et dont les investissements ne sont pas à la hauteur des enjeux actuels."								1										1										
RN243		1	Jean-Pierre Martin		"... La mise à 2x2 voies du tronçon RN57 entre les tours de l'Amitié et Beure favorise l'utilisation de la voiture, donc plus de pollution (48 000 morts prématurés en France) et d'émission de gaz à effet de serre... Cela détourne donc l'usager de l'utilisation des transports en commun. D'autre part, cela utilise des moyens financiers considérables qui seraient plus judicieusement affectés au train, aux bus, aux pistes cyclables. L'utilisation de transports en commun depuis La Vèze vers Besançon est actuellement une calamité ! Mettre en place des transports mode doux aux heures de pointe réglerait le problème de bouchons liés essentiellement aux déplacements de Besançon vers les environs. Ensuite, l'expérience montre qu'élargir encore et encore les voies (jusqu'à quand ?) induira encore et encore plus de trafic, de plus en plus loin autour de Besançon... Enfin, en tant que citoyen financeur du projet, j'aurais aimé avoir le choix: ici, il est question d'un SEUL projet. Ne pouvait-on pas réfléchir à un projet alternatif "de demain" mêlant transports en commun efficaces et modes doux..."									1			1			1	1		1	1	1	1							



REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (écifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etalage ment urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN252		1	Aline FIGON	"... Une vigilance est à apporter pour interdire ou réduire au minimum le stationnement des véhicules dans la rue Blaise Pascal pour deux motifs : - les poids-lourds qui ne peuvent en partie se stationner sur la RN57 (et qui ne le pourront plus), la nuit ou le week end, ont trouvé une parade en se réfugiant dans la rue sur l'accotement suffisamment large (à droite en montant) voire dans l'ancienne voie de retrait de l'arrêt de bus "Vallières". Eté comme hiver, les moteurs tournent en continu pour rafraîchir ou chauffer les cabines sous les fenêtres d'habitations très proches ! - à l'époque de l'étude, la Jardinerie Chrysopolis était en activité, elle sera remplacée par des commerces fortement plus fréquentés par la clientèle et approvisionnés plus souvent, la nuit par des poids lourds qui en l'absence d'accès donnés pour le déchargement seront stationnés dans la rue dans l'attente d'une ouverture. D'ailleurs, une étude a t'elle menée sur l'augmentation du trafic dans ce secteur à l'ouverture des commerces puisque l'accès sera facilité avec la double-voie et la zone de chalandise donc étendue ? ..."											1									1					
RN253		1	A. Astruc	"Je tiens à signifier mon grand désaccord pour ces travaux qui vont accroître la crise écologique actuelle, qui favorisent encore l'utilisation des transports individuels, vont générer une forte pollution et coûter beaucoup financièrement, au détriment de projets plus respectueux de l'humain et de son environnement."												1	1			1	1								
RN254	1		Antoine B	"... l'humanité devait faire des choix décisifs face au réchauffement climatique. Hors, investir 130 M€ dans un projet qui favorise la voiture individuelle c'est vraiment désespérant. C'est un signal désastreux, un choix politique lâche et de court terme. Aucune étude n'a été proposée pour régler le problème des bouchons (qui sont d'ailleurs très ponctuels) par la réduction du trafic : développement de transport en commun (train, bus) avec des fréquences et des dessertes suffisantes, valoriser le covoiturage et l'usage du vélo... Envisager également des solutions pour éviter le trafic de camions qui passe par cet axe pour chuintier l'autoroute entre Besançon et Poligny (voir Bourg en Bresse)... l'agrandissement d'un axe favorise finalement l'augmentation du trafic... c'est un projet honteux car il va encore renforcer le clivage avec le quartier de Planoise qui se verra séparé du reste de la ville par un axe immense et par la construction d'un mur anti bruit de 4 mètres de haut... d'un manque cruel de vision politique et de solutions..."							1	1				1	1					1	1						
RN255		1	1	Antoine Maltey	"... flécher un budget dans un aménagement qui permettra une augmentation du trafic routier, une augmentation de l'utilisation individuelle de la voiture et une augmentation du fret par camion m'inquiète... Pourquoi ne pas simplement réaliser les améliorations environnantes annoncées et laisser la voirie avec une seule bande de circulation par sens ? ..."							1									1								
RN256			B. Dulbigne	"Je ne comprends pas qu'on en soit encore à élargir des voies pour faciliter un trafic routier qui croît chaque fois qu'il est facilité. On ne pourra jamais le stabiliser ? L'élément nouveau cependant est que, crise du pétrole et pénuries d'énergie aidant, on prévoit maintenant une nette réduction des circulations à moteur. Ce serait dommage de gaspiller des ressources précieuses simplement parce que des élus auraient quelques années de retard sur la réalité, non ? ..."								1																	
RN257		1	humbert_guy	"Riverains de la voie de mobilité douce qui est prévue côté pair du chemin des Vallières à Port Douvot, nous aimerions savoir quelle forme prendra concrètement cette voie : sera-t-elle simplement matérialisée par de la peinture au sol ou sera-t-elle isolée de la route par des plots en bois ? Le chemin des Vallières sera-t-il alors en circulation alternée ? De combien les propriétés seront-elles amputées ? Pour anticiper les problèmes qui seront liés au voisinage de cette voie qui amènera sur notre chemin une quantité non négligeable de promeneurs, pourrait-on envisager de clôturer le bas des propriétés pour bien marquer la limite du domaine public et éviter le vol des fruits et autres piques-niques improvisés chez des particuliers. Comment sera garanti la sécurité de tous les usagers sous les ponts, au niveau du croisement avec le chemin du fort de Planoise ? Peut-on également profiter des travaux pour permettre l'accès à l'assainissement des propriétés qui ne l'ont pas encore ? Passons à l'échangeur du champ Melin : faut-il encore sacrifier du terrain agricole pour permettre aux camions de rejoindre la station d'épuration ? Cela fait 40 ans que ces camions empruntent cette voie : ils ne posent vraiment problème que si beaucoup de voitures qui elles n'ont rien à faire là, empruntent cette route pour échapper aux ralentissements de la RN 57. Ces voitures ne devraient plus théoriquement passer par là une fois la mise en 4 voies de la RN fait ; les camions pourront à nouveau passer sur cette route sans gêner. Est-ce qu'il ne serait pas possible de placer le parking de contrôle des camions sur une friche industrielle ou routière ? Cela permettrait d'économiser des terres agricoles précieuses en ces temps de crise."																				1			1		
RN258	1		Mme RETHO	"... L'extension de la RN57 permettrait davantage de fluidité de circulation, et donc moins de pollution ! Et oui : pas sûr que stagner pendant plusieurs dizaines de minutes le moteur allumé, à faible allure (multiplié par des centaines de voitures) soit très écolo ! ..."		1	1																						
RN259		1	1	Mathieu Faivre	"... ce projet c'est n'importe quoi ! Trop cher et qui ne servira à rien. Pourquoi ne pas : - interdire le transit des camions sur cet axe ? - développer des transports collectifs et gratuits ? - développer des plate-formes de covoiturage ? - développer le télétravail ? ..."																	1	1	1					1



REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Étalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN269		1	1	Martine Frésard	"... Je suis défavorable à plusieurs propositions. Je ne comprends pas pourquoi il n'est pas convenu de déplacer de quelques mètres la route des chemins des Vallières pour qu'elle suive la RN57 au lieu de passer devant nos habitations. La rue du 18 au 22 chemin des vallières est une voie sans-issue, nous ne pouvons pas nous croiser et avons dû mal de trouver des places de parking. De plus cette petite rue se situe au bord des escaliers de nos maisons ... il est donc impératif de garder l'emplacement initial de la route des chemins des Vallières côté pair pour une question de sécurité, de nuisance et de pollution. De plus les travaux auront moins d'impacte écologique. Nous sollicitons également que des murs anti-bruit soient prévus tout le long du côté pair des chemins des vallières, puisque actuellement nous subissons déjà une gêne très importante au niveau sonores et pollutions, ceci afin de protéger la faune et la flore et ses habitants. De plus, afin d'éviter de nouveaux bouchons sur le nouveau projet de la RN57, il serait judicieux d'interdire la circulation des camions en transit sortant de l'autoroute qui monopolisent la RN57 ..."											1								1			1	1	
RN270	1			Commune de Devecey	"... la commune de Devecey émet un avis favorable sur le projet présenté. Il répond en effet aux différents enjeux du site complexe dans lequel il s'inscrit en améliorant les conditions de circulation sur la RN57 tout en prenant en compte les déplacements alternatifs à la voiture individuelle que sont les modes actifs et les transports collectifs. En reliant les deux sections déjà aménagées respectivement en 2023 (voie des Montboucons) et 2011 (voie des Mercureaux), ce projet améliorera nettement la sécurité des usagers sur cet axe majeur de l'agglomération et les conditions d'intervention des services d'exploitation routière et de secours, et permettra de désengorger les voiries des quartiers riverains du projet qui servent d'itinéraire d'évitement. ...."	1			1	1														1					
RN271	1			JL Monnot	"... que je suis d'accord pour la mise en 2X2 voies ... tous ces gens dans les véhicules doivent souffrir de devoir attendre comme il le font ..."	1																							
RN272	1			Franck R	"Je suis favorable aux aménagements proposés ..."																								
RN273		1		Madeleine Galland	"... Il me semble très important et extrêmement urgent d'envisager une autre politique des transports sur nos territoires... à bas coût carbone en ré-initiant les transport ferroviaire, maritime, les transports en commun... sans attirer encore plus de camions aux abords de nos villes asphyxiées... l'attire votre attention sur mon désaccord quand à l'aménagement prévu sur la RN 57 ..."										1	1													
RN274		1		Sébastien Ménestrier	"... je suis farouchement opposé à ce projet ... favorisera le recours à la voiture individuelle, ce qui nuira à la qualité de l'air et va à l'encontre de l'effort global que nous devons déployer contre le réchauffement climatique... coupera encore davantage le quartier de Planoise ..."						1	1			1	1													
RN275	1		1	Adrien D	"Il est indispensable de réaliser ce projet ... Même en ayant des convictions écologiques, il faut être réaliste, cette route est la seule qui permet de rejoindre la Suisse et le Jura sans passer par le centre-ville, la 2x2 voies proposée avec des murs anti-bruits sera bien plus adaptée au trafic. Oui il faut aussi développer l'offre de transports en commun et peut être interdire le transit sur la RN83 mais cela ne suffira pas si l'on ne réalise pas la 4 voies. De plus l'aménagement prévoit de nombreuses pistes cyclables et une passerelle sur le Doubs, ce qui permettra de développer les modes doux. Les seuls points à améliorer sur ce projet : - la présence d'escaliers de part et d'autre de la passerelle de Micropolis (prévoir des rampes?) - le nouveau carrefour rue Blaise Pascal semble complexe à cause de la nouvelle possibilité d'accès direct depuis la RN57"	1		1	1							1									1				
RN276	1			Nicole	"... Indispensable pour éviter les bouchons journaliers sur ce secteur ..."	1																							
RN277	1			p.iasalle	"Oui au doublement de la RN 57"																								
RN278		1		Charly FOUCAULT	"... En résumé : •Trop chère •Favorise l'étalement urbain •Aggrave la dépendance à la voiture des habitants •Aggrave la qualité de l'air pour les riverains •Le rapport du GIEC et les engagements de la France sur les émissions de GES on en parle ? Des alternatives existent : •Contrainte la place de la voiture •Contrainte l'étalement urbain •Favoriser les modes doux •Favoriser le covoiturage •Favoriser la consommation locale pour limiter les camions ..."							1		1		1	1			1	1						1		
RN279		1		Julia PRIEUR	"Je ne suis pas pour ce projet ... Favorisant l'usage de la voiture individuelle, il va à l'encontre des engagements pris pour réduire nos émissions et les pollutions altérant la qualité de l'air ... Il encourage l'étalement urbain ... Il prétend fluidifier le trafic alors qu'il est avéré depuis des décennies que toute fluidification par agrandissement des voies n'a qu'un effet ponctuel ... Il constitue une "autoroute urbaine" qui coupe encore davantage le quartier Planoise de la ville centre et qui constitue également une frontière quasi-infranchissable pour la faune sauvage ... Le coût des travaux est largement sous-estimé et la participation des collectivités locales va assécher leur capacité d'emprunt ... Aucun scénario alternatif n'a été envisagé (halte ferroviaire, plans de déplacement d'entreprise etc), donc les utilisateurs pendulaires qui font le voyage matin et soir resteront prisonniers du seul choix de la voiture et du prix croissant du carburant ... Merci d'en prendre compte et de privilégier les voies cyclables ... le partage de la route avec les voitures est parfois dangereux."								1	1	1		1	1		1	1	1			1				

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etallement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echanges Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres		
RN280	1			annefleur_velard	"... Non au doublement de la RN57 ... Favorisant l'usage de la voiture individuelle, il va à l'encontre des engagements pris pour réduire nos émissions et les pollutions altérant la qualité de l'air ... Il encourage l'étalement urbain ... Il prétend fluidifier le trafic alors qu'il est avéré depuis des décennies que toute fluidification par agrandissement des voies n'a qu'un effet ponctuel ... Il constitue une "autoroute urbaine" qui coupe encore davantage le quartier Planoise de la ville centre et qui constitue également une frontière quasi-infranchissable pour la faune sauvage ... Le coût des travaux est largement sous-estimé et la participation des collectivités locales va assécher leur capacité d'emprunt ... Aucun scénario alternatif n'a été envisagé (halte ferroviaire, plans de déplacement d'entreprise etc), donc les utilisateurs pendulaires qui font le voyage matin et soir resteront prisonniers du seul choix de la voiture et du prix croissant du carburant ..."							1	1	1		1	1				1	1								
RN281	1			denis schiffmann	"Une autoroute urbaine n'est plus nécessaire à Besançon. Elle ne ferait qu'accroître le trafic déjà surchargé de la RN 83. Or la côte de Larnod est particulièrement instable et fragile; un accroissement de trafic de PL serait prendre un risque d'affaissement et donc de rendre cette zone très accidentogène ou source de dépenses inconsidérées pour son entretien."								1		1												1			
RN282	1			Marc Frelin	"... Je vous fait part par la présente de mon opposition formelle au projet ... Favorisant l'usage de la voiture individuelle, il va à l'encontre des engagements pris pour réduire nos émissions et les pollutions altérant la qualité de l'air ... Il encourage l'étalement urbain ... Il prétend fluidifier le trafic alors qu'il est avéré depuis des décennies que toute fluidification par agrandissement des voies n'a qu'un effet ponctuel ... Il constitue une "autoroute urbaine" qui coupe encore davantage le quartier Planoise de la ville centre et qui constitue également une frontière quasi-infranchissable pour la faune sauvage ... Le coût des travaux est largement sous-estimé et la participation des collectivités locales va assécher leur capacité d'emprunt ... Aucun scénario alternatif n'a été envisagé (halte ferroviaire, plans de déplacement d'entreprise etc), donc les utilisateurs pendulaires qui font le voyage matin et soir resteront prisonniers du seul choix de la voiture et du prix croissant du carburant ..."							1	1	1		1	1				1	1								
RN283	1			Melchizedek0	"... Je suis contre le projet d'aménagement de la RN 57. En effet, ce projet, malgré les avantages certains qu'il pourrait amener ponctuellement sur la fluidité du trafic, présente plusieurs inconvénients notoires ... -la RN 57 est une voie qui passe par une zone naturelle où vivent de nombreuses espèces animales, or ces dernières sont déjà menacées par le trafic. Agrandir cette route, c'est de facto augmenter la mortalité animale et les empêcher encore de se développer et de circuler dans leur habitat naturel. - Ce projet ... ne va pas seulement fluidifier le trafic, il va l'augmenter. Seulement, ce sont les riverains qui vont en premier payer le prix de la pollution engendrée par cette augmentation, ainsi que de toutes les nuisances liées à la circulation : bruit, pollution lumineuse, disparition du paysage etc.) ... va à l'encontre des aspirations sociales actuelles portées par un besoin d'écologie, de ralentissement du temps. Il encourage à l'utilisation de la voiture individuelle, alors que ce sont les modes de transport doux qu'il faudrait développer."		1						1					1	1	1										
RN284	1			Juliette	"Stop! Quelle mauvaise idée que cette nouvelle route! ..."																									
RN285	1			Régis LAURENT	"... Je suis favorable à la poursuite de ces travaux de mise à niveau de la RN 57. A ma connaissance les élus de la majorité bisontine n'ont aucune alternative à proposer à ce projet certes couteux en deniers publiques et qui entrainera des nuisances certaines, mais qui est une infrastructure structurante, la RN 57 étant un axe majeur du département et non un chemin vicinal ! ..."						1										1							1		
RN286	1			Marie COLIN	"RN57 pas de nouvelles voies ... Je m'exprime via ce site pour dire mon inquiétude au sujet du projet de nouvelles voies pour la RN57 : l'urgence climatique nous impose de trouver d'autres moyens de transport que la voiture individuelle, il ne faut donc pas l'encourager en facilitant son implantation et en bétonnant davantage l'environnement de Besançon"							1					1													
RN287	1			A. H. Hind	"... je suis contre cette aménagement. Agrandir ne ferait qu'augmenter la circulation et donc la pollution. De plus, la simple interdiction du trafic de transit PL suffirait à réduire les bouchons! ... Pourquoi ce lancer dans un projet qui a un coût faramineux pour les habitants et la planète quand on peut faire simple?"										1	1	1			1										
RN288	1			Matthieu JACOB	"... Favorisant l'usage de la voiture individuelle, il va à l'encontre des engagements pris pour réduire nos émissions et les pollutions altérant la qualité de l'air ... Il encourage l'étalement urbain ... Il prétend fluidifier le trafic alors qu'il est avéré depuis des décennies que toute fluidification par agrandissement des voies n'a qu'un effet ponctuel ... Il constitue une "autoroute urbaine" qui coupe encore davantage le quartier Planoise de la ville centre et qui constitue également une frontière quasi-infranchissable pour la faune sauvage ... Le coût des travaux est largement sous-estimé et la participation des collectivités locales va assécher leur capacité d'emprunt ... Aucun scénario alternatif n'a été envisagé (halte ferroviaire, plans de déplacement d'entreprise etc), donc les utilisateurs pendulaires qui font le voyage matin et soir resteront prisonniers du seul choix de la voiture et du prix croissant du carburant ... Il ne faut pas changer ce qui est actuellement et plutôt interdire l'accès aux camions voulant éviter de payer des péages... cela permettrait déjà d'amplement diminuer le trafic."							1	1	1	1	1	1	1				1	1							



REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etallement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres		
RN302		1		Aurélien Lacenaire	"... Ce projet me semble totalement hors de propos vu les enjeux climatiques et de développement durable actuels. Il repose sur un modèle totalement obsolète de tout voiture... Pourquoi ne pas tout miser sur des alternatives... *Le train (avec transport facilité de vélo pour les derniers kilomètres), *pour ceux qui n'ont pas d'alternative à la voiture : de grands parking relais en entrée de ville avec des voies de bus en site propre garantissant des temps de transport réduits *des voies cyclables cohérentes, continues et séparées des voitures *des plans de déplacement des grandes entreprises avec par exemple des navettes dédiées, ou une incitation aux modes alternatifs à la voiture ? Ce type de projet ne va apporter qu'un étalement urbain... cela coupe la ville en 2... ce n'est pas une raison de répéter les mêmes erreurs (pollution, bruit qui malgré les murs sera bien là). Cela va de plus dégrader le magnifique environnement entre le mont Rosemont et le mont Planoise, avec cette hérésie de parking poids lourds à proximité de la Roche d'Or. Je suis également assez dubitatif de faire l'entrée principale de Micropolis côté rue Mouras... même avec les aménagements envisagés (rond point...) je ne vois pas comment cet axe va absorber le trafic des grands événements, il suffit de voir l'énorme bazar du secteur quand les tests covid étaient fait à Micropolis, puis la vaccination. Les seuls points positifs sont : *La passerelle mode doux pour passer de Planoise à Saint Ferjeux *La voie d'accès vers ex-Chryso polis pour désengorger ce quartier, et notamment l'accès à la polyclinique *La traversée simplifiée pour les modes doux du pont de Beure..."					1					1	1	1	1	1	1				1						
RN303	1			Gilles S	"Je suis favorable à ce projet..."																									
RN304	1			Didier Gardavaud	"l'importance stratégique de réaliser au plus vite, et de manière parfaite les 2 km restant entre les tours de l'Amitié et Beure... Les services de la DREAL, ont effectué ces 4 dernières années, des travaux et efforts très importants et pertinents, pour intégrer au mieux les avis et suggestions formulés lors des deux séances publiques de Novembre 2017 et 2019. Il est fort dommageable qu'une minorité persiste à vouloir s'opposer à ce type d'infrastructure, en nous parlant de déplacements à vélo et de télétravail, ce sont là des piste intéressantes à creuser et mettre en œuvre, mais qui hélas n'auront qu'un impact faible sur le trafic dans ce secteur... Nous serons tous gagnants en terme de sécurité... en terme de réduction de la pollution... les accès seront beaucoup plus nombreux, adaptés et sécurisés pour les modes doux... les accès au site de Micropolis seront grandement simplifiés et améliorés, ce projet supprimera le stationnement sauvage et la pollution associées par les camions en transit, stationnant la nuit au niveau de Micropolis, des protections acoustiques sont présentes sur toute la partie limitrophe avec un habitat dense... Les joggeurs sur les rives du Doubs, auront eu aussi un grand intérêt à pouvoir traverser le Doubs à hauteur de Beure dans des conditions de sécurité, ce qui est assez dangereux actuellement. N'oublions pas l'impact au niveau des riverains des multiples itinéraires de replis, lesquels verront immédiatement la circulation dans leur quartiers / villages, se réduire drastiquement... il s'agit d'utiliser les deniers de l'Etat et des Collectivités, pour réaliser les meilleurs projets, combinant les deux modes de transports... il est effectivement ridicule et dangereux, de laisser des PL étrangers pour la plupart, traverser toutes ces petits villages, pour réaliser quelques économies sur leur trajet!... bien encadrer les phases de réalisation de ce chantier..."		1	1	1	1	1	1					1					1				1	1			
RN305	1			Laurent CROIZIER Conseiller municipal de Besançon Conseiller communautaire du Grand Besançon	"... citoyen bisontin, conseiller municipal de Besançon et conseiller communautaire du Grand Besançon... je me suis engagé dans la vie publique pour accompagner les projets qui améliorent la qualité de vie des habitants, pour développer l'attractivité de notre territoire et répondre à la nécessité environnementale. Les embouteillages entre Micropolis et Beure entraînent tous les jours des nuisances pour les habitants de Besançon et des communes périphériques. Les parcours d'évitement créent de la circulation, de la pollution et des nuisances dans des zones d'habitation qui n'ont jamais été prévues pour cela. L'accidentologie sur les parcours est élevée... Il est important de raisonner dans la réalité de ce que vivent les habitants, au quotidien, sans idéologie ni dogmatisme. Ce projet d'aménagement répond clairement à la demande citoyenne. Il est synonyme de moins d'embouteillages, de moins de pollution, de plus de sécurité. C'est la première raison pour laquelle j'y suis favorable. Ensuite, ce projet prend en compte les impératifs environnementaux. Un tiers du budget du projet est consacré au développement des modes de transport alternatifs à la voiture, transports en commun, pistes cyclables et voies piétonnes, ainsi qu'à la protection de la biodiversité... Une écologie de bon sens, qui prête attention à toutes les contraintes de la vie quotidienne. Les modes de déplacement alternatifs à l'automobile doivent se développer pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. C'est la raison pour laquelle, je prône en qualité d'élu du Grand Besançon un développement de l'offre de transport en commun, de l'offre cyclable, un schéma piéton, un dispositif de covoiturage qui améliore le quotidien des habitants, sans imposer de nouvelles contraintes et sans opposer les modes de transport. Un grand nombre d'automobilistes n'ont pas d'autre choix. Je refuse de les laisser tomber. Les bouchons entraînent davantage de pollution qu'un flux constant... Mieux vaut l'action politique que l'affichage politicien. Avec ce projet, je fais le choix de l'attractivité du Grand Besançon. L'aménagement permet de consolider l'implantation d'entreprises et la création d'emplois. Il renforce nos relations avec la Suisse, qui représentent un fort enjeu de développement pour notre territoire. Il facilite également le tourisme et l'accès aux 130 000 visiteurs annuels du Parc des expositions et des congrès Micropolis... Pour toutes ces raisons, citoyennes, environnementale et économiques, je suis totalement favorable au projet et engagé pour qu'il puisse se réaliser dans les meilleurs délais. J'ai lancé en mars 2021 une pétition en ligne "OUI à la 2x2 voies entre Micropolis et Beure" qui a recueilli près de 800 signatures..." Note de la commission : cette pétition a été annexée au procès verbal en omettant les coordonnées des signataires lorsqu'elles figuraient.		1	1	1	1	1	1						1								1				1

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupeure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etallement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN306	1		1	Michel Schuler	"... J'espère que le contournement ouest de Besançon se fera par la mise à 2x2 voies sur la RN 57 avec une vitesse non pas limitée à 70km/h mais à 90 km/h depuis la fin du contournement actuel jusqu'à Beure. Sans intersection et sans feux rouges, l'installation d'écrans acoustiques pour préserver les habitants de Planoise..."																							1	
RN307	1			Commune de Châtillon-le-Duc	"... Ce projet répond aux différents enjeux du site complexe dans lequel il s'inscrit en améliorant les conditions de circulation sur la RN57 tout en prenant en compte les déplacements alternatifs à la voiture individuelle que sont les modes actifs et les transports collectifs. En reliant les deux sections déjà aménagées respectivement en 2023 (voie des Montboucons) et 2011 (voie des Mercureaux), ce projet améliorera nettement la sécurité des usagers sur cet axe majeur de l'agglomération et les conditions d'intervention des services d'exploitation routière et de secours, et permettra de désengorger les voiries des quartiers riverains du projet qui servent d'itinéraire d'évitement.... Ce projet revêt un enjeu indéniable dans l'amélioration de nos liaisons avec la Suisse et nos territoires voisins ... le conseil approuve le projet présent..."	1			1	1														1					
RN308	1			Marie Zehaf	"... ce projet de mise en 2x2 voies s'inscrit dans la continuité des aménagements déjà réalisés .Il devrait contribuer à améliorer la sécurité des usagers, de limiter les trafics de shunt qui sont constatés sur les voies secondaires et les communes périphériques , d'assurer le déplacement des modes alternatifs à la voiture en toute sécurité et de permettre d'envisager des dessertes de transports en commun qui devraient pouvoir relier les communes proches, avec des temps de parcours acceptables . concernant les modes actifs, les aménagements sécurisés répondent à une demande récurrente des usagers pour qui , il est actuellement quasi impossible de se déplacer sur le tronçon actuel de manière sûre."	1			1	1														1					
RN309	1			Catherine CORDIER	"... Je suis pour la réalisation des travaux d'aménagement de la RN57 BESANCON BEURE ..."																								
RN310	1			rebard.michel	"... Je suis pour le projet. Il me semble que c'est la solution pour fluidifier la circulation et éviter les éternels bouchons..."	1																							
RN311	1			GC	"... Je fais part de mon avis favorable pour ce projet de raccordement de la rocade avec la voie des Mercureaux. Cependant, il doit absolument s'accompagner d'une interdiction des poids lourds en transit sur la RN 83. Ces véhicules sont surdimensionnés pour la traversée des 4 ronds points ..."										1														
RN312		1		Gérard Melet	"L'élargissement de la RN57 entre Micropolis Besançon et Beure est une aberration.-il favorise l'utilisation de la voiture pour accéder à la ville et par conséquent, les émissions de GES et la pollution de l'air.-il favorise le transit des camions sur cet axe."							1		1	1	1	1			1									
RN313		1		Myriam GALMES	"... Je ne suis pas du tout d'accord avec le projet de doublement de la 2x2 voies entre Micropolis et Beure ... Il favorise l'usage de la voiture individuelle ... Il ne va pas du tout dans le sens d'une diminution de nos émissions de gaz à effet de serre... - Le doublement de la 2x2 voies créera un "appel d'air" vers toujours plus de camions et de voitures - Le quartier de Planoise, déjà bien "stigmatisé" et mis à part, serait d'autant plus coupé du reste de la ville ... - Quid de la santé des habitants de Planoise (qualité de l'air, bruits, odeurs,...) et de leur qualité de vie ? - Quid de l'environnement, faune sauvage et espaces végétalisés? ... Ne pourrait-on pas dépenser autrement (et dans une logique plus "verte") les sommes faramineuses envisagées de déboursier pour ce projet?"								1	1		1	1	1		1									
RN314	1			MAIRE Aimée	"... Je souhaite vous faire part de mon avis favorable à cet aménagement entre les "boulevards" et Beure..."																								
RN315	1			MAITREJEAN Julien	"... Je souhaite vous faire part de mon avis favorable à cet aménagement entre les "boulevards" et Beure..."																								
RN316	1			Bourgon François	"Le maillon manquant est essentiel pour la continuité de la liaison Lorraine-Suisse. Il s'agit d'un axe structurant à valeur économique important pour le département en particulier pour l'ensemble géographique du Haut Doubs. Ce n'est pas uniquement un aménagement urbain bisontin."						1																		
RN317		1		BETTINGER GUY	"L'aménagement de la RN 57 comme il est prévu ne résoudra pas les problèmes de circulation à moyen et long terme. Il est trop cher . Son impact environnemental et visuel est énorme. La seule façon de procéder logiquement est de commencer par interdire la circulation des poids lourds en transit, qui n'ont rien à faire en dehors de l'autoroute A36, d'améliorer les modes de transports alternatifs ou doux, voir d'en créer des nouveaux, et de voir les résultats au bout de quelques mois, voir d'un an ou deux."										1		1			1	1	1							
RN318		1		Romain Déoux	"Je reste opposé à ce projet ... L'augmentation de la capacité d'un axe routier entraîne invariablement une augmentation de son utilisation jusqu'à obtenir les mêmes phénomènes d'encombrement ... Ce projet est un gouffre financier. Il ne répond absolument pas aux problématiques nouvelles de réduction de l'impact environnemental, de préservation du cadre de vie, de lutte contre l'étalement urbain. Il ne répond même pas à terme à son objectif initial de fluidification du trafic ..."								1		1		1	1			1								
RN319		1		Laurence DUTEL	"... Toujours plus de voitures et toujours plus de camions ... Et vive le CO2 ! Ce projet favorisera l'étalement urbain et n'aura aucun impact sur les mobilités ... Aucun projet alternatif n'a été étudié ! Il existe pourtant des leviers efficaces pour diminuer le trafic routier : le télétravail, le covoiturage, développer les modes doux.... et surtout les CAMIONS (en transit) sur l'AUTOROUTE.... et encore mieux : SUR DES TRAINS !"								1		1		1	1			1	1							

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etatement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres			
RN320	1			Núria Eril	"Je m'oppose au projet d'élargissement de la RN 57. Dans le contexte actuel de réchauffement climatique, les politiques de mobilité devraient s'orienter vers le développement des transports en commun et des pistes cyclables. Même si ce projet prévoit des aménagements cyclables et une voie de transport en commun, cela ne va pas compenser l'augmentation du nombre de voitures qui vont circuler et polluer notre ville. Car plus de voies de circulation appellent à plus de voitures, ce qui n'est pas bon ni pour la santé de la planète, ni pour notre santé à nous (êtres humains) : pollution, bruit..., ni pour la ville de Besançon : barrières physiques qui coupent les quartiers entre eux et l'accès à la nature, environnement bruyant et gris, donc image peu valorisante de Besançon."								1			1	1		1	1											
RN321	1			auretien dubois	"2x2 voies entre micropolis et beurres indispensables"																										
RN322	1			Gaetan Fouilhoux	"Nous sommes favorables à cet aménagement que les Bisontin-es attendent depuis trop longtemps ..."																										
RN323	1			Francine VAREY	"Je suis à 1000 pour cent favorable pour la réalisation de la prolongation du contournement de Besançon de la RN 57 jusqu'à Beure. Habitante proche de la voie actuelle, la POLLUTION DES ECHAPPEMENTS des véhicules en arrêt suite aux bouchons le midi et plus particulièrement le soir est récurrente. En plus de la pollution, LES NUISANCES SONORES des sirènes incessantes des véhicules de pompiers, ambulances, police qui ne peuvent passer à cause des bouchons et des camions garés sur la voie de déviation. J'espère que ces travaux seront réalisés pour le bien être des habitants de Planoise."	1	1	1																							
RN324		1		BALLET	"Je suis défavorable au projet actuel notamment la gestion du flux des poids lourds et du trafic en direction et en provenance de la RN83 axe Lons le Saunier - Micropolis. Aucune solution n'a été apportée sur ce point en sachant que la grande majorité du trafic poids lourds emprunte cet axe, un troisième rond point sera même créé dans le sens Beure-Micropolis! Une aberration de plus!!! Les ralentissements et bouchons liés à ce flux très importants de poids lourds sur la RN83 n'a pas été pris en compte dans ce projet."									1								1									
RN325	1			Pierre RUEFF	"Je suis favorable au projet d'aménagement de la RN 57 entre Micropolis et Beure pour de multiples raisons ... il fluidifie la circulation ce qui diminue la pollution due aux émissions des véhicules durant les longues heures d'embouteillage ... Cet aménagement amènera de fait à réduire les « circuits en parallèle », donc les risques d'accident dans des rues qui n'ont pas été prévues à cet usage ... Ce projet permet d'ouvrir une nouvelle liaison piétonne aux habitants de Planoise, surtout à ceux des Epouisses ; en même temps il intègre une protection améliorée contre le bruit de la circulation ... Il répond à la protection de l'environnement par la systématisation des pistes cyclables et des voies réservées aux transports en commun . Il maintient la biodiversité et les continuités au niveau actuel ... Enfin les retombées de l'aménagement seront un facteur positif pour l'attractivité de Besançon et des localités tout au long de la RN 57 vers la Suisse"	1	1	1	1	1	1															1					
RN326		1		Emmanuel Prunin	"... Concernant ce projet, je trouve l'idée enthousiasmante. Beaucoup de choses ont été très bien pensées, notamment l'air de contrôle des poids-lourds ... je ne peux que témoigner des difficultés de circulation dues aux ralentissements ...L'addition d'un échangeur au niveau du Champ de Mars devrait aider la fluidité mais il reste à mon sens un problème : le rétrécissement à une seule voie à la sortie des Mercureaux. Si l'on conserverait la deuxième voie jusqu'à l'accès du futur rond-point, l'encombrement serait nettement divisé dans la descente. Concernant la montée le problème ne se pose plus car la division avant la RN83 remplira parfaitement sa mission de désencombrer les ronds-points de Beure ... J'admets que la continuité de la double voie dans la descente occasionnerait un certain coup ..."																				1						
RN327	1			Alain Naudet	"... Investissement indispensable pour l'avenir du grand Besançon. Et moins de temps perdu dans les bouchons pour le bien être de tous."	1																									
RN328	1	1		Y. PONCET	"Favorable au projet. Indispensable de modifier le système de feu à Beure qui est juste infernal aux heures de pointe lorsque l'on vient de l'extérieur de Besançon (plusieurs kms de bouchons certains jours). Prévoir de détourner sur l'autoroute les nombreux poids lourds en transit qui créent des bouchons importants. Le système en 2x2 voies de Micropolis à Beure est une solution pour fluidifier le trafic."	1								1																	
RN329	1			kalouhan	"... Je voulais signifier mon approbation pour le nouvel aménagement , en effet , le rond point rue de dole , la passerelle piétons vélos à micropolis à la place du feu, le nouveau viaduc sur le doubs , le nouvelle accès depuis la pfc sont des aménagements qui vont énormément améliorer le trafic . j'aurais souhaiter pour ma part des 2x2 voies entre beurres et micropolis ..."	1			1																						
RN330	1	1		Cyril	"... Je valide ce projet, suivant certaines conditions qui semblent essentielles ... la mise en 2x2 voie sur L'ENSEMBLE de la RN57 est une notion INDISPENSABLE. le passage en 2x1 voie créera forcément un ralentissement en amont et des bouchons jusqu'au tunnel, ce qui n'est pas désiré dans le projet ... Je tiens à rebondir sur les avis contraire ... Au final, il est préférable de voir une circulation fluide, générer moins de bruit avec des véhicules écologiques et limiter la circulation de transit poids-lourd par l'intermédiaire des communes traversées (samson, poligny...) et ainsi favoriser la vie ensemble pour tous. je reste donc FAVORABLE au projet sous condition d'une mise en 2x2 voie sur toute la distance MEME entre Micropolis et les Mercureaux."	1		1							1										1						

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupeure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres		
RN331	1			MN Sandoz	"... Le Projet est nécessaire, bien conçu et fluidifiera la circulation. En effet 2 RN se rejoignent à cet endroit et créer d'énormes bouchons (extrêmement polluant). Le nombre de camions est important, avec ou sans projet ils continueront à passer par cette route alors autant la sécuriser, l'améliorer pour le son etc ... Stationner 1/2 heure à Beurre et dans la cote de Larnord (pour faire 500 m) est très polluant au niveau particules fines, sonores et est dangereux (chute de pierres du aux vibrations notamment des camions)....."	1	1	1							1									1						
RN332	1			BERNARD ROUX	"très favorable au projet. Ce projet est d'utilité publique. D'autre part en cas d'accident , les usagers se retrouvent bloquer sur cette route ou les déviations : Pont de Velotte, 2X2 voie rue de Dole ... Cela parasite Besançon ... Le passage piéton à Micropolis est dangereux notamment lors d'événement (ex: foire comtoise) les piétons traversent sans attendre que les feux soient rouges ou traversent hors des clous. Les échangeurs aux niveaux de ST Ferjeux sont accidentogènes et ne répondent plus du tout au normes sécuritaires... Pour tout cela je suis totalement favorable à ce projet qui a le mérite de vouloir répondre à de nombreux critères environnementales, sonores et surtout sécuritaires ..."	1	1	1																	1					
RN333		1	1	Guillaume Bertrand	"Ce projet, financé intégralement par des fonds publics, me semble aller à l'encontre d'une amélioration du cadre de vie au sein de la collectivité ... ce projet, en l'état, devra être corrigé ... le trafic automobile sature cet axe d'accès à Besançon. Deux solutions viennent à l'esprit en cas de congestion: augmenter le débit acceptable, ou réduire ce débit. Augmenter le débit, c'est doubler ces voies ... Le résultat est évident et ne peut être contesté, augmentation des émissions de gaz à effet de serre, du réchauffement climatique, si l'on regarde l'échelle de la planète. À l'échelle locale, étalement urbain, artificialisation des sols, et augmentation du temps de trajet domicile/travail. Doubler les voies résoudra temporairement les bouchons, mais c'est un message évident d'encouragement au trafic automobile qui viendra saturer cet axe à nouveau ... Diminuer le débit, c'est consacrer une fraction de ce budget effarant au développement des transports en commun, au covoiturage, à l'aménagement de pistes cyclables ... Si une offre pratique et cohérente de transports en commun était proposée, son utilisation permettrait à de nombreux habitants de la métropole de se passer de leur voiture ... L'encouragement au covoiturage est de plus en plus d'actualité grâce aux parkings qui commencent à être proposés, cette démarche est à encourager ... Les vélos électriques ont rendu possible l'idée du trafic pendulaire cycliste, des aménagements pour les sécuriser ne feront que les encourager. Autre piste de réduction de trafic, le report du trafic poids lourds international vers l'autoroute, libérant ainsi la RN 83 de milliers de camions journaliers ... Il est très surprenant qu'aucune de ces alternatives n'ait été étudiée dans le projet proposé ... ce projet est une véritable catastrophe urbanistique pour le quartier de Planoise ... Le projet de murs anti-bruit me semble aussi d'actualité rue de Dole ... Pour toutes ces raisons, je souhaite que ce projet soit revu pour correspondre aux enjeux individuels et locaux tout autant qu'aux enjeux d'avenir et environnementaux."								1	1		1	1	1		1	1		1							
RN334		1		MGrimoult	"... Nombreux arguments en défaveur de ce projet, datant d'une autre époque, celle du tout voiture, à une époque où, pour des raisons d'urgence écologique ... Ces investissements seraient beaucoup plus intéressants dans les transports en commun (train, bus) qui permettraient de désengorger ces routes. ... Enfin, cela va produire un enclavement encore plus important du quartier de Planoise..."								1	1		1	1				1									
RN335	1			VINCENT	"la mise en 2 X 2 voies de Micropolis devient urgente ... Ce n'est pas parce qu'on fait des routes qu'on favorise la circulation C'est parce qu'il y a de la circulation qu'il faut adapter les routes ..."	1																								
RN336	1			Julien	"Je suis pour cet aménagement qu'on attend avec impatience et qu'il est temps de mettre en place ! Il permettra de réduire les bouchons et la pollution associée"	1	1																							
RN337		1	1	Jerome Chevallier	"... nous sommes CONTRE le projet de dévier le Chemin des Vallières côté pair vers nos habitations au lieu de le laisser en lieu et place en bordure de la RN57. Pour plusieurs raisons: - cette rue (du N°14 au N°22) est une rue sans issue. - le chemin en tout venant qui descend sur le chemin des Vallières en bordure du boulevard (parcelle cadastrée LM 21) a été réalisé dans les années 1970/1980 par mes grands-parents qui étaient maraîchers. Ce chemin servait d'accès plus rapide au divers champ et culture que mon oncle exploitait. N'étant plus utilisé, il a été condamné pour minimiser la circulation à cet endroit qui n'avait pas lieu d'être. - l'incompréhension de faire passer les véhicules sur cette rue en bordure de maisons (les escaliers des maisons jouxtent la route) alors qu'à l'heure actuelle les véhicules empruntent la route en bordure de la RN57. - pour des raisons de sécurité (enfants qui jouent sur cette fin de rue et beaucoup d'animaux divaguent). - pour des raisons de bruit liées à la circulation prononcée de véhicules. - et de plus la largeur actuelle du chemin des vallières (du N°14 au N°22) ne permet aucun croisement de véhicule ... nous désirons donc que l'accès depuis le début (route du Fort de Planoise) du chemin des Vallières à Port Douvot côté pair pour se rendre au bas de port Douvot (au bord du Doubs) soit comme à l'heure actuelle, c'est-à-dire sur le chemin principale en bordure de la RN57. Nous sollicitons également des murs acoustiques tout le long de la route du chemin des Vallières à Port Douvot côté Pair; aucune matérialisation n'apparaît sur les plans à notre niveau pour nous protéger de la pollution sonore importante sur ce secteur alors que nous sommes plusieurs maisons côte à côte ..."														1							1				1

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé fluidification temporaire	Coupeure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périorisation étalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres		
RN338		1		Marie-Céline Maillot	"J'émet un avis défavorable sur ce projet. Cet axe est engorgé par des milliers de poids lourds en transit sur la RN83 ... Le plan proposé actuellement ne désengorgera pas la côte de Larnod avec des problèmes d'affaissement dus au PL. De plus ce projet détruit une surface significative de prairies et vergers pour un parc à camion (champs Melin et Roche d'or). Le projet comporte également un rond point supplémentaire pour l'accès micropolis des habitants de Beure et RN83, source d'engorgement (cf remarque sur les PL) ... Le projet sépare Planoise de l'agglomération Bisontine avec une voie de plus de 50m de large. Extrêmement coûteux, ce projet ne crée pas d'alternative à l'autosolisme et contribue à l'étalement urbain contradictoire avec le SRADDET. Une alternative moins coûteuse et moins destructrice doit être étudiée."							1	1		1		1			1	1	1								
RN339				JEAN KUZMA	"Nombreuses divergences entre les différents plans. Aussi bien sur le plan en page 2 du dépliant distribué que sur le plan page 39 de la notice explicative par rapport aux figures des variantes 3 préférentielles. Par exemple, oublis de représentation de la trémie couverte de Micropolis et de la bretelle entre rue de Dole et RN57sud. Difficulté de compréhension même pour une personne professionnellement habituée à l'examen de documents graphiques."																						1			
RN340		1		Amélie VIELLE	"Mille fois contre ce projet rétrograde qui va à l'encontre des mouvements actuels et nécessaires visant à réduire l'impact environnemental et humain du trafic routier ... On aime les autoroutes urbaines et les nuisances qui vont avec, bruit infernal, dangerosité due au fort trafic et à la vitesse, pollution olfactive et visuelle ... Interdire les camions en transit serait déjà une bonne chose. Développer les transports en commun (trains, cars, covoiturage) depuis le plateau de Saône, la RN 83 ... Créer des voies de bus ou des pistes cyclables le long de cet axe c'est bien mais le problème ne vient pas de là mais des véhicules entrant dans Besançon. Les murs "anti-bruits" proposés comme une panacée ne serviront à rien ... Engorgement des voies de sortie aux heures de pointe, report de la circulation sur les petites rues, ce que la rocade n'a pas réglé de la zone de Valentin à Planoise, l'extension de la RN 57 en 4 voies ne le réglera pas durablement."							1	1		1		1	1												
RN341		1		L. Bugnon	"... je suis favorable à l'achèvement du contournement de Besançon. En effet, la circulation automobile (dans les 2 sens en direction de Pontarlier et de Lons Le Saunier) est fortement perturbée par les ralentissements notamment aux heures de pointe généré par cet "étrangement" entre les échangeurs de Micropolis (Besançon) et le rond-point de l'Escale à Beure. J'espère que ce projet prendra en compte également tous les aspects écologiques et environnementaux. Les chaussées et les ouvrages de franchissement devront intégrer tous les modes de déplacement et garantir aux cyclistes et aux piétons une sécurité optimale par rapport aux véhicules motorisés ..."	1																								
RN342		1		Commune de Gennes	"... avis favorable de la commune de Gennes à la réalisation du projet tel qu'il est présenté..."																									
RN343			1	RAPENNE Philippe	"... Il apparaît que l'État Français n'a ni autorisé ni rayonné en matière de régulation de vitesse ... défaillance absolue de l'État en ce qui concerne la limitation de la vitesse à 70km/h sur le tronçon ... les textes les plus convaincants sur les nuisances sonores pullulent depuis 50 ans et ceux-ci sont sans résultat ... cette réalisation contribuera encore à l'emprise de la circulation sur notre vie : la nature, la vie sociale, les esprits, les corps seront encore victimes de ce projet favorable à la circulation ..."												1											1		
RN344			1	Lucie Guinet	"... CONTRE ce projet : non-sens écologique ... L'élargissement de cette voie diminuera le trafic en premier temps, mais dans quelques années l'axe sera de nouveau saturé... il est urgent de diminuer notre impact écologique et notamment nos émissions de gaz à effet de serre, dont la voiture individuelle est le premier poste ... imperméabilisation des sols, aménagements surdimensionnés, destruction d'habitations... Au passage, je doute que le chantier soit réellement fait sur des haies spécifiques pour limiter l'impact sur la faune... je ne comprends pas qu'on puisse modifier des documents aussi importants que le PLU, qui ont été pensés en amont pour structurer la ville, afin de justifier la construction de ce projet. Ainsi, deux espaces boisés classés, d'environ 1200 m², seront déclassés et un changement de zone sera également fait pour pouvoir construire une habitation sur un terrain non constructible... il n'y a aucune alternative qui a été étudiée pour répondre au phénomène de saturation de cet axe routier. La solution d'interdire les poids lourds et de les transférer sur l'autoroute est pourtant intéressante (et beaucoup moins coûteuse), d'autant plus qu'elle réduirait la pollution atmosphérique et acoustique ... qui augmentera fortement avec le projet... Avec les 130 millions d'euros prévus, ne serait-il pas plus sensé de construire des aires de covoiturage ? ... restauration de certains chemins ferrés pour desservir les villages alentours ? ... augmentation de la flotte de bus ? ... rénovation massive des logements vacants afin de densifier la ville pour éviter les trajets domicile-travail ? ce n'est pas comme ça qu'on restera en-dessous de la limite des +2°C. ..."								1			1	1	1	1		1		1	1						1
RN345		1		GUILLUT	"... gros ralentissements ... il est urgent de passer ce secteur en 4 voies"	1																								
RN346		1		mireille guillut	"passer le secteur de micro polis en 4 voies fluidifiera la circulation entre Larnod et micro polis et diminuera la pollution due aux bouchons."	1	1																							
RN347			1	Lacroix Gérard	"... le bas de la voie des Mercureaux est encore sur une seule voie jusqu'à Micropolis et qu'un bouchon va se créer au niveau du rond point de l'air de contrôle des poids lourds, c'est à cet endroit que les usagers provenant de la RN83 rejoindront ceux de la RN57 et tout ces véhicules vont ensuite rouler sur une seule voie jusqu'à Micropolis. Vous allez engager des sommes importantes pour seulement déplacer le bouchon de 200/300 m. Pourquoi ne pas réaliser l'ensemble sur 2x2 voies ? ..."	1																		1						





REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etallement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echanges Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres		
RN371	1		1	Augustin	"Favorable ... Ce projet doit voir le jour. À court terme, celui-ci améliorera l'environnement dont la qualité de l'air à proximité d'un centre sportif majeur. L'écologie ne doit pas être contraignante. Elle doit être suivie le progrès. Technologies plus performantes pour la décarbonation, ou pour rendre les véhicules plus légers. C'est un projet du 21ème siècle, respectueux de la faune et de la flore ... le dossier est solide, complet et très intéressant. Il pourrait intégrer l'idée de M. Laurent Paris qui semble être pertinente..."		1																					1		
RN372			1	Maud Coruk	"J'habite à Mamirolle et se rendre à Besançon ou en repartir aux heures de pointes c'est l'horreur ... Voir des camions aux heures de pointe c'est inconcevable ! Et sur une voie en bas des mercureaux un calvaire.										1															
RN373	1		1	Gaël	"Il serait temps de finir cette liaison qui engendre stress et pollution inutile. C'est aussi l'occasion de revoir le trafic poids lourds de transit qui ne devrait pas être autorisé sur cette portion. La mise en sous terrain du passage de micropolis semble indispensable pour préserver les habitants de Planoise."		1	1							1								1							
RN374		1		L'association Beure Respire	"... L'objet de l'association est de viser à améliorer la qualité de vie à Beure, entre autre en réduisant la pollution atmosphérique et les nuisances sonores. Augmenter le trafic routier par une augmentation des capacités structurelles ne semble pas répondre à cet objectif. De plus, le village étant à la confluence de la RN83 et de la RN57, les embouteillages sont présents de toute part le matin et le soir. S'il prétend améliorer ce point, le projet actuel oblitère intégralement le trafic de la RN83 en provenance de Larnod. Pire encore, le plan proposé vient ajouter un rond point supplémentaire au trafic descendant. De plus, il est prévisible que pendant les longues années que dureront les travaux, le trafic serait fortement perturbé et probablement moins fluide qu'actuellement. Au lieu de dépenser une somme d'argent public qui semble surdimensionnée, nous préconisons une réflexion en profondeur visant à favoriser l'utilisation des modes doux au sein de la commune de Beure et sur l'axe Fontain – Arguel – Pugey – Larnod – Beure – Besançon. Nous sommes absolument consternés que les alternatives au projet n'aient à aucun moment été envisagées dans l'étude ... exiger la déviation des poids lourds en transit sur la RN83 vers l'autoroute. Ce point nous semble crucial pour désengorger cet axe, et ainsi rendre caduque le besoin d'élargissement. Aux voix institutionnelles qui semblent affirmer que cela serait illégal, nous répondons que la loi Climat et Résilience doit être elle aussi respectée, et que les autoroutes urbaines dignes des années 1990 n'ont pas voix au chapitre en terme de préservation du climat ... Le projet actuel, avec son aire de contrôle des camions au pied de la Roche D'or, et son parcours au milieu des collines de Planoise et Rosemont, serait une entaille paysagère catastrophique, infranchissable et définitive. Comment envisager sérieusement que ce projet respecte un tant soit peu le paysage traversé, la bio-diversité environnante et les habitations individuelles limitrophes ? C'est la destruction assumée d'un espace naturel qui est proposée. Nous nous y opposons avec force. ..."								1			1	1	1	1			1	1	1	1			1		
RN375		1	1	Nelda vettorello	"Je suis contre ce projet ... Il faut plutôt aménager des voies sécurisées pour les cyclistes et mobilité douce. Le changement climatique nous oblige urgemment à penser à long terme : * moins de voiture * plus de transports en commun. * Une politique urbaine orientée vers ... la création de voies sécurisées pour circuler à vélo, l'interdiction des voitures au centre ville, la mise en circulation de lignes de bus fréquentes entre Besançon et Beure, et l'agglomération proche de Besançon.												1			1	1									

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques S&C curité	Phase chantier	Impact humain	Autres					
RN376	1		1	Francois S	"... N'étant pas un habitué de ce type de dossier très complexe, j'ai été surpris par la qualité, le sérieux et la méthodologie scientifique de ce dossier d'enquête publique. Je me suis penché plus particulièrement sur la pièce L, avis de l'Autorité Environnementale et de la réponse réalisée. Les personnes ayant donné leur avis semblent être une autorité indépendante du maître d'ouvrage de l'opération. L'avis précise qu'il « ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité ». ... Néanmoins, quand on lit l'avis, on est en droit de se poser la question du sérieux et de l'impartialité des personnes l'ayant rédigé, tellement l'avis semble être à charge. L'avis semble se prononcer en outre à plusieurs reprises sur l'opportunité du projet, contrairement à ce qui est annoncé. A plusieurs reprises, l'Autorité Environnementale demande de « reconsidérer » ou « de reprendre l'étude ». L'avis se prononce, en prenant position bien souvent de façon très péremptoire sur certains sujets, sans pour autant démontrer quoique ce soit, sans être assis sur aucune documentation technique ou étude scientifique faisant foi. Cette pièce L regroupe des avis et concepts de technocrates écologistes qui n'ont aucune connaissance de la vie à Besançon et ses alentours, ni de l'implantation du projet avec une topographie très particulière. Concrètement, l'avis de l'autorité environnementale ressemble plus à celui d'une association militante, cherchant à faire de la communication négative par tous moyens sur un projet, qu'à un avis d'experts indépendants destiné à réellement éclairer l'avis du public... ce projet est le fruit d'un long travail de concertation, et je ne pense pas que, dans le contexte sociétal actuel, un tel projet aurait pu aller jusque-là s'il n'était pas souhaité par les riverains et habitants du Grand Besançon... les gens doivent, dans un contexte de transition écologique, moins se déplacer en voiture à essence ou gasoil. L'autorité environnementale semble avoir oublié que nous sommes à Besançon, entourée de milieux ruraux peu denses, et que les alternatives à la voiture particulière sont faibles, et le resteront probablement. De plus, si on évalue le Bénéfice / Risque au niveau écologique : le choix se porte logiquement vers une solution privilégiant une circulation fluide à vitesse modérée plutôt que de continuer à créer une très forte congestion du trafic routier sur plusieurs kilomètres avec des centaines de véhicules, voire des milliers. Si on ne fait rien, la situation sera catastrophique, il faut être réaliste. Toutes les alternatives au projet avec d'autres modes de transport abordés par l'autorité environnementale ou des associations locales ne répondent pas aux enjeux du territoire... projet... d'une évidence absolue pour la majorité des grands bisontins et habitants du Haut Doubs..."	1																											
RN377		1	1	Sanja	"... En tant que cycliste et habitante de Beure, m'intéressant aux chances de survie de l'espèce humaine et aimant la nature, je suis CONTRE le projet : - Le projet est surdimensionné ; les dimensions font penser à une autoroute urbaine. - L'augmentation de la capacité de la route induira une hausse du trafic. - Même si le plan proposé peut fluidifier la circulation sur la RN 57 à court terme, il n'améliorera pas la circulation de la côte de Larnod (RN 83), ni la circulation dans Beure même. - Le plan rajoute un 3ème rond point vers Beure, et oblige les Beurots à aller jusqu'à ce rond point lors d'un retour depuis le plateau de Saône. - Le projet ne paraît pas compatible avec les objectifs et engagements climatiques (Loi Énergie-Climat). - Une partie du problème de surcharge de la route actuelle (RN 57) pourrait être réglée par une interdiction du trafic de poids lourds en transit sur la RN 83, les obligeant à rester sur l'autoroute. - Le projet laisse très peu de place aux nouveaux modes de mobilité et aux alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. J'aimerais que des alternatives soient étudiées : + Si on crée une 2ème voie, elle devrait être réservée aux bus et aux covoitureurs. + Augmenter le nombre de parkings de covoiturage. + Augmenter la fréquence des bus. + Continuer à développer les pistes cyclables. -> Étouffer le réseau de vélos Ginko. + Créer une halte ferroviaire. ..."							1	1										1	1						1			
RN378		1		Sophie Montel	"... Je suis contre ce projet car, en 2022, il est impensable que de telles sommes soient utilisées pour construire une nouvelle voie sans penser les alternatives au tout voiture et à l'automobile. Les plans de mobilité vélo, covoiturage, transports en commun depuis les plateaux environnant Beure ne sont pas du tout étudiés. Il est inimaginable de dépenser plus de 130 millions sans proposer des solutions de transport en commun pour les usagers du territoire qui doivent venir en ville. Il est inimaginable que les projets de halte ferroviaire derrière l'hôpital Minjoz ne soient pas même considérés dans les plans de mobilité de la région Bourgogne - Franche-Comté. Le projet n'est pas clair sur les circulations possibles en vélo... il est aberrant qu'aucune solution ne soit trouvée pour que les PL restent sur l'autoroute et évitent d'encombrer des dessertes locales qui sont inadaptées pour un tel trafic... Les autres points préjudiciables sont le massacre du paysage (collines Planoise - Rosemont), la méconnaissance de la richesse des sols, de la faune, de la biodiversité. L'isolement toujours plus net du quartier de Planoise, derrière un mur de la honte. Ce projet ne permet pas de respecter les Accords de Paris, la loi Climat et Résilience. Arrêtons le tout voiture et l'artificialisation massive des sols qui va avec ! ..."									1			1	1	1			1	1	1							1		



REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres		
RN383	1	1		Ulric	"... Avis défavorable au projet d'aménagement de la RN 57 à Besançon et Beure... Les plus de 130 millions d'euros qui vont être dépensés dans ce projet devraient au contraire financer la relance du train dans la région, le développement des transports collectifs urbains, le développement du cyclable, et financer l'intermodalité. L'ère du tout-voiture est terminée, le nombre de véhicules en circulation sur la RN57 ne va faire que diminuer... Pour terminer : ce projet RN57 entre Beure et Besançon est une erreur stratégique majeure, un projet qui va contre les besoins de la population, contre les réalités physiques des limites planétaires, contre la transition écologique, contre la biodiversité, contre la limitation et l'adaptation au changement climatique. Les vraies solutions sont la sobriété, changer nos mobilités, changer notre aménagement du territoire, il faut soutenir le train, le vélo, la marche, les transports collectifs urbains, l'autopartage plus que le covoiturage..."							1					1				1	1							1	
RN384	1			Bertrand LEDENTU	"... Il faut tout faire pour faciliter la circulation sur ce tronçon car c'est surtout un lieu de passage obligé pour aller à d'autres endroits. Ce n'est pas uniquement un point pour entrer à Besançon. Nous sommes obligés d'y transiter..."	1																								
RN385		1		VIVENOT Agnès	"... Je considère que l'élargissement de la RN 57 ne va entraîner que d'avantage de problèmes (en plus du coût énorme de tels aménagements) - plus de pollution, plus de bruit - plus de camions qui vont transiter par Besançon pour éviter de payer l'autoroute - cette autoroute coupera la ville en 2... Je ne suis pas du tout favorable à ce projet."								1		1		1				1									
RN386		1		Philippe Binder	"... je constate tous les jours les pratiques des automobilistes, préférant éviter le "petit contournement" encombré au profit de petites rues pourtant limitées à 30 km/h. Pourquoi ? Parce qu'ils n'ont pas d'alternative. Ils rêvent d'un "grand contournement", qui ne serait pas encombré par des poids lourds, car ces derniers circuleraient librement sur des autoroutes actuellement sous-employées. Ils rêvent de transports en commun performants, d'encouragements aux modes doux sécurisés... Conçu à une époque révolue du "tout voiture", le projet est pourtant un leurre, comme l'indique l'avis de l'Autorité environnementale, dont je salue le travail approfondi. - fluidifier le trafic aujourd'hui, c'est à coup sûr permettre son accroissement et un nouvel engorgement dans les années suivantes avec son lot de pollutions et leurs effets sur la santé des humains et des êtres vivants en général... - faciliter les déplacements, c'est encourager l'étalement urbain et l'artificialisation des sols... - la durée des trajets augmentera aussi, car le projet traverse des zones désormais urbanisées ce qui lui donne un caractère d'autoroute urbaine, à vitesse autorisée limitée pour réduire les nuisances aux populations riveraines... Les faibles ressources des Collectivités seraient mieux utilisées pour développer des transports partagés (halte ferroviaire) ou un vrai réseau de pistes cyclables... avis... reste défavorable..."								1	1	1			1				1								
RN387		1		Sylvie Vacheresse	"J'ai pris connaissance du projet d'aménagement de la RN57 et DONNE UN AVIS DÉFAVORABLE... je suis bien consciente de l'urgence de trouver des solutions aux difficultés de circulation, mais celles envisagées me semblent... complètement INADAPTÉES à l'urgence climatique... L'accent est mis sur l'utilisation de la voiture pour les pendulaires... développer davantage de lignes de bus pour se rendre des zones rurales à Besançon, inciter au covoiturage avec des aires dédiées en amont, enrichir l'offre en TER... agrandir des axes de circulation ne résorbe les embouteillages qu'à court terme et ne fait qu'amplifier la circulation à long terme... présence d'innombrables poids-lourds en transit qui quittent l'autoroute à Valentin ou Bersaillin. La première mesure URGENTE à prendre est d'obliger ces véhicules à rester sur l'autoroute, ils n'ont rien à faire sur cet axe et gênent considérablement la sécurité, génèrent pollutions sonores et atmosphériques considérables. Les riverains de la RN 83 n'en peuvent plus de cet masse de poids-lourds en augmentation constante et ce problème n'a pas été pris en compte dans l'étude du contournement de Besançon..."								1			1		1												
RN388		1	1	Arthur Stell	"... Continuer à croire que l'on peut lutter efficacement contre la congestion du trafic routier par la multiplication des voies est au mieux une illusion, au pire un mensonge... Quant à l'humanité est danger au regard des changements climatiques, et alors que le transport représente une part importante des émissions de gaz à effets de serre, renforcer les infrastructures routières pour l'usage individuel de la voiture est suicidaire. D'autant plus que ces aménagements entraîneront un report du trafic de poids lourds. Avec un tel budget... nous pouvons développer le covoiturage, les transports en commun, le ferroviaire... plus efficaces, plus pratiques que la recongestion à court terme, moins polluants et moins coûteux pour les automobilistes..."								1		1		1				1	1								
RN389		1		Noé Grassiord	"... Les études montrent que chaque fois que l'on construit plus de route, il y a plus de voiture... Il faut développer à tous prix les transports en commun sur la zone... un impact négatif sur les émissions de gaz nocifs..."								1				1	1		1	1									

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupeure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Mode doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN390		1		Christian et Maryse FISCHER	"... en investissant dans d'autres modes de déplacement et de conception de nos zones urbaines et péri-urbaines, et aussi de transports de marchandises ... critiques déjà énoncées : - un étalement urbain, qui appellera à encore plus de circulation, - une rupture accrue "cœur de ville - Planoise", avec les risques sociaux prévisibles - nous notons les éléments retenus dans l'Avis de l'autorité environnementale qui nous semblent fondamentaux : les principaux enjeux du projet pour l'environnement et la santé humaine portent sur : x la qualité de l'air et le bruit et leurs conséquences sur la santé humaine, x la ressource en énergie, les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'espaces naturels et agricoles, l'artificialisation des sols, en lien avec le développement de la périurbanisation à l'échelle de Grand Besançon Métropole et leurs conséquences sur le climat, x les milieux naturels, en particulier au franchissement du Doubs en phase chantier et en phase exploitation ..."									1	1		1	1	1				1						
RN391		1		Iou-ze	"... Aucune étude n'a démontré qu'en multipliant les voies de circulation celle-ci était améliorée... La voie verte qui passait devant l'emmas était agréable et ensoleillée... un espace sensible et important dans la ville qui manque de verdure et d'espace de liberté... plus de voies pour les bus et le covoiturage, réduire le nombre de voies du rond point extrêmement accidentogène de micropolis. Mais en dehors de toute conception paysagiste et urbanistique, les ingénieurs de bureaux et dérouleurs d'enrobé ont décidé loin de la réalité du terrain de proposer à nouveau des solutions de facilité et complairont aux moins exigeants ..."							1					1	1				1							
RN392	1		1	Jean-Claude	"... La réalisation du projet a un impact positif sur la qualité de l'air puisqu'elle entraîne : une réduction des concentrations maximales en polluants à l'échelle de l'agglomération ; la quasi-suppression des trafics d'évitement dans les quartiers d'habitation, ce qui a pour conséquence une diminution des émissions polluantes dans ces quartiers au bénéfice des riverains. Habitant Beure à proximité de la RN 83, le flot incessant de plus de 2000 camions par jour et je ne parle pas des voitures, ne peut en aucun cas nous apporter une telle amélioration. "La protection contre le bruit améliorée grâce aux protections acoustiques", là aussi rien n'est envisagé. Je suis pour ce contournement, mais il faudrait également penser aux Beurots. La solution, obliger les poids lourds qui pourraient emprunter l'autoroute à le faire. Et la traversée dangereuse de la RN 83 par les piétons, les vélos aucun dispositifs prévus ..."	1	1									1													1
RN393		1	1	Nathan Sourisseau	"... avis contre ce projet ... Celui n'est pas en accord, ni avec objectifs de l'accord de Paris sur le climat, ni avec la stratégie bas carbone française. En effet, le fait de rendre la circulation plus fluide dans un premier temps créera un appel d'air supplémentaire et n'encouragera pas le développement de mobilités alternatives ... possibles : report des poids lourds faisant le trajet Lyon -> Alsace sur l'autoroute ; financement d'un cadencement à la demi-heure sur la ligne des horlogers entre Besançon et le plateau (Saône) afin de permettre aux personnes du Haut-Doubs de laisser leur voiture sur un parking-relais à proximité de la gare de Saône et ensuite d'utiliser le train pour rejoindre le cœur de Besançon et ainsi pouvoir utiliser l'ensemble du réseau de transport en commun urbain ; travail avec les principales entreprises (université...) pour désynchroniser les horaires et réduire ainsi l'effet heure de pointe sur lequel se concentre à l'heure actuelle les difficultés... coût important du projet, il semble aujourd'hui déraisonnable de se lancer dans une telle opération lorsque l'on connaît les besoins de financements nécessaires sur de nombreux autres projets qui sont eux en complète adéquation avec les enjeux du siècle (renovation thermique...)"							1					1					1	1						1
RN394	1			A. FRANCOIS	"... Je suis très favorable à la réalisation de cet aménagement routier ... Cet aménagement permettra de fluidifier la circulation même si le transit RN83 ->RN57 dir Vesoul sera à mon avis toujours compliqué du fait du grand nombre de poids-lourds provenant de l'A39 et des 3 giratoires à passer."	1									1								1						
RN395		1		Patrick POLITO	"... pour la section concernant le QUARTIER DES VALLIERES et de la bretelle entre la rue Blaise Pascal, à double sens, permettant un accès direct vers Beure. D'un quartier calme, tranquille, vous allez en faire un ENFER, avec de nouveaux bouchons, toujours autant de difficultés pour accéder à la RN57. Vous allez juste créer de nouveaux engorgements aux heures de pointe. Cela ne résoudra rien, mais cela entrainera bruit, pollution sur ce secteur actuellement si tranquille. C'est une hérésie de créer cette nouvelle sortie, qui n'arrangera rien pour les automobilistes, mais qui ENTRAINERA DE MULTIPLES NUISANCES pour les habitants du quartier des VALLIERES, bloquera l'accès à la Polyclinique de FRANCHE-COMTE car il y aura saturation de la circulation ... Les embouteillages journaliers vont polluer ce joli secteur de Besançon. INADMISSIBLE. TOTALEMENT CONTRE."							1							1						1			1	

REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etalement urbain	Transit Poids lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN396			1	David DUSSERT	" ... D'après le plan définitif ... le parking à camion prévu empièterait totalement sur le parking de ma serre, aucune voiture ne pourrait plus stationner devant l'entrée de mon établissement, ce qui me causerait un préjudice énorme. De plus, toujours d'après le plan définitif, l'actuel chemin des Vallières serait déporté et raserait l'angle de ma serre, supprimerait 15 places de parking sur 25 et ne me permettrait plus de circuler entre les 2 parties de mon terrain. Pour autant, une entrée/sortie donnant sur le chemin des Vallières permettrait de sécuriser ce quartier qui voit passer énormément de voitures lors des jours d'ouverture d'Emmaüs et de camions se rendant à la station d'épuration. Je reçois moi-même environ un camion semi-remorque par semaine dans le cadre de mon activité. Ce projet permettrait également à mes clients, jusqu'à 200 par jour au printemps, de rejoindre mon établissement sans passer systématiquement devant les maisons du chemin de Montoille. A priori aucun mur antibruit n'est prévu devant mon établissement, ce qui me convient parfaitement car vous comprendrez que ce type de construction ne me permettrait plus d'être visible et serait totalement délétère pour la survie de mon entreprise. J'emploie actuellement 2 personnes et espère me développer dans les années futures. La mise en place de ce projet peut être un formidable facteur de croissance mais pourrait également causer son déclin si les remarques que je formule ici ne sont pas prises en compte.																			1			1	1	
RN397		1		David Boyard	" ... Je suis fermement opposé à ces travaux ... La grande majorité des arguments avancés en faveur de cet élargissement n'ont pas de fondements scientifiques ou se basent sur des hypothèses fausses. Le premier argument en faveur des travaux est d'améliorer la circulation sur ce tronçon. Or c'est faux! Le résultat est donc toujours des bouchons, mais plus de voitures, donc plus de pollutions ... 130Millions d'euros dépensés qui n'iront pas pour des infrastructures de transport en commun ou mode doux, de la pollution en plus, une coupure urbaine encore plus marquée entre Planoise et le reste de la ville, et toujours autant de bouchons ... Passant à un autre mode, celui des déplacements doux, du ralentissement des voitures, de la prise en compte de ce qui existe sans vouloir encore plus le détruire ..."								1	1				1			1	1							
RN398		1		Hélène BUCHALLET	" ... Je souhaiterais faire part de mon désaccord sur le projet d'aménagement de la RN 57 ... Ce projet ne répond pas aux engagements pris par les pays signataires de l'accord de Paris, dont la France, en 2015 ... Je souhaiterais que toute l'énergie, tout le temps, toute l'intelligence déployée par les personnes qualifiées des services de l'état soient mis à disposition d'un projet alternatif : proposer des solutions viables, respectueuses de l'environnement, économes en carbone pour permettre aux citoyens de se rendre sur le lieu de travail sans donner la part belle "au tout voiture" ..."								1				1						1						
RN399		1	1	Corinne Tissier	" ... Je souhaite que d'autres projets que la mise à deux voies de la RN57 soient vraiment étudiées pour résoudre les problèmes de circulation dans le secteur concerné. Le coût du projet est très élevé ... Les grands projets routiers ne sont pas compatibles avec la transition écologique et la mise en place de mesure pour lutter contre le changement climatique ... Cet argent pourrait servir à augmenter les possibilités de transports en commun (trains bus, plateformes de covoiturage), à développer le réseau de pistes cyclables et à rendre l'intermodalité attractive et efficace. Des discussions devraient être entreprises avec la société APRR pour permettre aux camions de rester sur l'autoroute."										1	1					1	1						1	
RN400		1		Emmanuel GILBERT	" ... Je souhaite faire part de mon opposition à ce projet ... de profondes transformations de nos modes de vie s'imposent à nous pour espérer contenir le réchauffement climatique ..."												1												
RN401		1		Aline Vieille	" ... cette autoroute urbaine ... va créer une énorme balafre dans un quartier que je traverse tous les jours à vélo ... j'ai bien conscience de la situation dans laquelle les automobilistes se trouvent et c'est justement parce que j'en ai conscience que je suis opposée à ce projet qui ne fera que les enfermer encore davantage dans un modèle de déplacement qui les rend dépendant de la voiture individuelle. L'impact paysager d'une infrastructure n'est acceptable qu'à la condition que cette dernière ait une réelle utilité ... la création de voies supplémentaires ne permet de résorber la congestion que pendant un temps, avant que le trafic induit ne fasse réapparaître le problème à plus grande échelle ... quand les 130 millions (mais ce sera sans doute plus) seront dépensés ... il restera des miettes pour réaliser des aménagements cyclables ... évaluer le potentiel d'une halte ferroviaire dans l'ouest de la ville ... la seule issue sérieuse à cette enquête publique est une remise à plat totale du projet ?								1								1	1							
RN402	1			Commune de Montfaucon	" ... le conseil unanime émet un avis favorable ... Le projet répond aux différents enjeux du site complexe dans lequel il s'inscrit en améliorant les conditions de circulation sur la RN57 tout en prenant en compte les déplacements alternatifs à la voiture individuelle que sont les modes actifs et les transports collectifs. En reliant les deux sections déjà aménagées respectivement en 2023 (voie des Montboucons) et 2011 (voie des Mercureaux), ce projet améliorera nettement la sécurité des usagers sur cet axe majeur de l'agglomération et les conditions d'intervention des services d'exploitation routière et de secours, et permettra de désengorger les voiries des quartiers riverains du projet qui servent d'itinéraire d'évitement ..."	1			1	1														1					







REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé	Fluidification temporaire	Coupeure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation	Étalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN424	1	1		EELV Grand Besançon	"Le tronçon de la RN 57 qui relie Beure et Micropolis connaît des difficultés importantes de circulation. Il est nécessaire d'apporter une véritable réponse aux problèmes de mobilité sur cet axe. Or, le projet proposé n'est pas une solution durable pour ce secteur. Des alternatives doivent être proposées par l'Etat. EELV Grand Besançon émet donc un avis défavorable au projet actuel ... conformément à la recommandation de l'Autorité Environnementale, nous demandons que le plan de financement soit mis à jour et précisé ... qu'une étude sur le trafic induit soit réalisée ... que soit envisagé le report du trafic de poids lourds utilisant la RN 83 sur l'A36 ... nous demandons le réexamen de l'ensemble du projet qui se trouve en contradiction avec la loi climat et résilience, le SRADDET et le PCAET du Grand Besançon (plan climat) ... Nous demandons que des alternatives soient étudiées et proposées ... Report du trafic poids lourds et des camionnettes de transit ... Offre de transports publics étoffée, y compris sur la périphérie investissement sur l'étoile ferroviaire ... Développement des modes doux et du covoiturage ... Développement du télétravail ... Désynchronisation des temps de travail ..."							1					1							1	1	1					1
RN425	1			Jean-Luc QUIVOGNE Président CCI Saône-Doubs	"... soutien des membres élus de la Chambre de Commerce et d'Industrie Saône-Doubs, au projet d'aménagement de la RN57 entre les boulevards et Beure ... Il vient confirmer la position favorable soutenue par la CCI en tant que PPA lors des séances d'examen conjoints de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Besançon. La réalisation des aménagements projetés répond globalement aux enjeux d'attractivité du territoire du Grand Besançon en apportant une solution aux problématiques de circulation, de déplacements alternatifs, de sécurité des usagers et de désengorgement des voiries des quartiers riverains. Ce projet est par ailleurs essentiel pour faciliter les déplacements inter-régionaux et transfrontaliers. La RN57 est, en effet, un axe stratégique reliant plusieurs métropoles régionales telle que Nancy à la Suisse. Il complète en ce sens d'autres projets d'aménagement tel que le contournement de Pontarlier vers Lausanne et Morteau vers Neuchâtel ..."	1			1	1	1																1				
RN426	1	1		élus-e « Écologistes & Solidaires » au Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté	"... le groupe « Écologistes & Solidaires » demande que le plan de financement soit mis à jour et précisé et que l'investissement envisagé soit évalué et déterminé au regard des effets attendus et des solutions alternatives envisageables ... l'augmentation du nombre de voies conduira mécaniquement à son augmentation ; la DREAL le reconnaît d'ailleurs dans son analyse : "le projet pourrait avoir un effet catalyseur sur le phénomène de périurbanisation déjà à l'oeuvre" ... le groupe « Écologistes & Solidaires » demande : - qu'une étude sur le trafic induit soit réalisée et versée au dossier d'instruction, - que soit mis en oeuvre le report du trafic de poids lourds utilisant la RN 83 sur l'A36 ... le projet de doublement de la RN 57 accentue la fracture urbaine avec le quartier de Planoise ... demande le non-recours à un mur antibruit ... -le projet, malgré les modifications apportées par la DREAL, ne répond pas aux exigences qu'imposent les mutations exigées par les enjeux de résilience climatique ... Alternatives : ... Report du trafic poids lourds et des camionnettes de transit sur l'A36 ... - Offre de transports publics étoffée, y compris sur la périphérie ; - Investissement sur l'étoile ferroviaire ; - Développement des modes doux ; - Covoiturage : développement du nombre d'aires de covoiturage ; - Télétravail : installation de tiers lieux (espaces de travail partagés) dans les villages et consolidation de l'extension de la fibre pour un télétravail de proximité et de qualité ; - Désynchronisation des temps de travail (étalement des heures d'embauche) ; - conformément à l'avis extrêmement négatif émis par l'Autorité environnementale, le doublement de la RN 57 n'est pas une solution à la congestion routière, contrairement aux représentations intuitives que l'on peut en avoir ; - le projet ignore largement plusieurs enjeux d'ordre économique, environnemental et de santé publique ; il n'est donc pas réductible à son statut de « maillon manquant » mis en avant par ses promoteurs ; - des alternatives existent qu'il convient d'examiner avec attention et dont il est impératif de soutenir le déploiement ... Au regard des urgences, le groupe « Écologistes & Solidaires » estime qu'il convient d'abandonner le projet de doublement et de reporter les investissements prévus sur des alternatives qui permettraient véritablement de résoudre les problèmes de mobilité sur cet axe.										1	1	1	1	1				1	1	1						





REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain " Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etallement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN435			1	Laurent Weber	"... certains automobilistes utilisent la voie de sortie n°62 pour gagner 500m et rejoindre la voie d'insertion de l'autre côté du rond point. Augmentant ainsi les ralentissements en amont. Si le projet voit le jour, il faudra s'assurer que ceci ne soit plus possible, ce que la présentation du projet ne précise pas ... la majorité des camions empruntent la direction beure-vingey. Au vu du nombre de camions quotidiens, ma crainte est que la vitesse de ceux-ci dans la côte de Larnod fasse tout de même ralentir fortement ce tronçon. Très régulièrement, il n'est pas possible de dépasser les 40km/h-50km/h dans la montée à cause des camions. Ainsi le ralentissement aux heures de points pourra se propager en amont ... Vu le montant du projet, ne vaudrait-il pas mieux régler ce problème à la source, en limitant le nombre de poids-lourds en transit ? en les déviant vers l'autoroute ? en utilisant le ferroutage ? ... Ce projet, s'il améliore la circulation, n'aura-t-il pas pour conséquence de convaincre les derniers utilisateurs du covoiturage ou des transports en commun de prendre leur voiture personnelle, et ainsi réduire à zéro les gains potentiels de ce projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre ? ... ce projet ne peut se faire sans un aménagement MASSIF de parkings de covoiturage, le long des RN 83 et RN57 pour inciter fortement les automobilistes à covoiturer. De même pour les transports en commun en direction des principaux villages le long de ces routes nationales ... plusieurs projets de doublement de voie de circulation dans le monde ont mené à un effet rebond ... Agir à la source : développer massivement les transports collectifs en direction des communes le long des RN57 et 83, les rendre BEAUCOUP plus attrayants et économiques, inciter au covoiturage (par des voies réservées au covoiturage par exemple?), et inciter les personnes à utiliser les modes de transport doux, en créant des itinéraires hors circulation automobile, sécurisés et efficaces.											1			1	1	1	1	1						
RN436			1	LAURENT Fabrice	"... Dispositions visant à réduire la production de gaz à effet de serre et protégeant le vivant : -Transit de poids lourds : renvoyer ce transit sur l'autoroute ou mettre en place un péage dont les recettes seront destinées à développer les transports en commun. De plus, il y aura une véritable plus value en matière de sécurité pour les usagers de la route et les collectivités traversées -Créer des parkings relais et des zones intermodales : Saône ou Mamirolle : à proximité de la gare Besançon-Châteaufarine : à proximité de la future halte ferroviaire Pugey -Réserver une voie pour les transports en commun. Dans la côte de Larnod, mettre en place un dispositif discriminatoire permettant l'insertion en priorité des transports en commun. -mettre en 2x2 voies à l'entrée et en sortie de rond-point, en entrée et en sortie de voie. Il est évident que sur la portion 2x1 voies, il y a une voie dédiée aux transports en commun"												1	1			1		1						
RN437		1	1	Anthony POULIN	"... consacrer 130 M€ à un équipement assimilable à une autoroute urbaine, néfaste pour le climat, pour la biodiversité, et avec des conséquences sociales importantes ... une autoroute urbaine qui traverse la ville, ne serait-il pas aujourd'hui simplement hors la loi ? ... Doubler une route, c'est augmenter le nombre de véhicules qui l'empruntent et conduira très vite à de nouveaux bouchons ... c'est renforcer les pollutions ... c'est artificialiser les sols, c'est participer au réchauffement du climat et à la dégradation de l'environnement. C'est incompatible avec l'Accord de Paris ... aucun scénario de trafic n'a été réétudié, aucune solution alternative, même d'aménagement partiel, n'a été soumise à la discussion et à enquête publique ... Le maître d'ouvrage peut-il nous assurer que le montant du projet ne pas augmenter ? ... Le projet tel que présenté relève d'une forme de gabegie financière ... une voie supplémentaire amène à plus de voitures au même moment ... En termes d'espace, sur la route, cela prend de la place et on se retrouve à moyen et long terme dans des bouchons ... il renforcera la rupture urbaine et sociale avec Planoise ... réactiver l'étoile ferroviaire de Grand Besançon ... faire plus de 7 000 places de covoiturage dans des parkings relais en ouvrages sécurisés et surveillés ... plus de 100 kilomètres de pistes cyclables sécurisées, ... acheter plus de 200 bus et d'envisager 7 kilomètres de tramway supplémentaires ... désynchronisation des temps de travail pour éviter le phénomène de pic de circulation ... interdiction de la circulation des poids lourds de 3,5 tonnes en transit sur cet axe et sur la RN83 ... Le principe « Eviter, Réduire, Compenser », inscrit dans la loi, nécessite de prouver qu'aucune alternative n'était possible pour régler le problème de mobilité sur ce secteur. Or, au regard du paragraphe précédent, il était possible de faire d'autres choses dans ce secteur avec des enveloppes financières équivalentes. Le maître d'ouvrage (Etat) peut-il nous expliquer en quoi ce projet était « Inévitable » et pourquoi aucune alternative n'a jamais été envisagée sérieusement ? Face à l'ensemble de ces éléments, j'exprime un avis négatif sur ce projet, incompatible avec l'urgence écologique et sociale.								1	1			1	1	1		1	1	1	1					
RN438	1			Mme MEMBRÉ Sylvie	"... Je suis favorable à la poursuite de ce projet. Il est bien dommage qu'aucun projet ne soit envisagé pour réduire la circulation des poids lourds sur le haut de la rue de vesoul. C'EST DEVENU INFERNAL : LA LIMITATION DE VITESSE N'EST PAS RESPECTEE NI PAR LES VEHICULES NI PAR LES POIDS LOURDS, SURTOUT EN SOIRÉE."											1									1				
RN439	1			Daniel F	"... Projet d'aménagement indispensable pour les communications d'une grande agglomération comme Besançon ... Ce projet doit améliorer la sécurité et faciliter l'accès au CHU pour les véhicules de secours, et les personnels hospitaliers. Faciliter les déplacements dans l'agglomération et inter-régionaux est légitime, et à moins de nous replier sur nous mêmes comme dans une Citadelle, le projet est parfaitement justifié."	1					1														1				



REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorise fluidification temporaire	Coupeure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etagement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alte natives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres	
RN446		1	1	France Nature Environnement	"... ce dossier ne présentait pas d'alternatives à ce projet ou que celles-ci sont insuffisamment étudiées. En conséquence, il ne respecte pas la démarche ERC (Eviter-Réduire-Compenser) car ce projet est en effet tout à fait évitable ... Cet avis de l'Ae s'avère un camouflet pour les promoteurs, car ce projet va à l'encontre de la lutte contre le changement climatique et la préservation de la biodiversité et des ressources dont dépend l'espèce humaine ... Les réponses fournies par la DREAL Bourgogne Franche-Comté à l'avis de l'Ae nous apparaissent comme n'apportant pas de réponses suffisantes pour contredire ou éclaircir les points soulevés dans cet avis. Des alternatives seraient susceptibles de réduire considérablement les encombrements actuels (n'ayant lieu qu'à certaines heures de la journée) sur cette partie de la RN 57 : • Obliger les camions à rester les camions sur l'autoroute plutôt qu'ils la shuntent entre Besançon et Poligny • Promouvoir fortement le covoiturage, les transports en commun et les modes actifs. • Planifier à l'échelle de GBM les entrées et sorties des entreprises pour les étaler dans le temps (S'aider des plan de déplacements des entreprises). • Le télétravail et le renoncement choisi à certains trajets pas forcément nécessaires ... Cela va considérablement encourager l'artificialisation des sols en milieu rural en multipliant les lotissements doritoirs ... Cet aménagement est surdimensionné, ce sera une véritable autoroute urbaine qui coupera la ville en deux ... Les espaces naturels sont insuffisamment pris en compte et l'impact paysager sera très important. L'élargissement de la RN empiètera sur les terres maraîchères de Port Douvot ... ce projet d'agrandissement routier pour faciliter et développer l'utilisation de la voiture individuelle participe à l'écoïcide et au suicide collectif de l'humanité.								1	1		1	1	1	1		1	1		1				1	1
RN447		1	1	Fanny Hermetet	"... avis défavorable ... Il favorise le tout voiture alors que le changement climatique doit nous inciter à changer de modes de déplacement. La mise à 2X2 voies va attirer plus de voitures (on ne construit pas de routes pour qu'elles soient vides), favoriser l'étalement urbain et donc augmenter les émissions de gaz à effet de serre ... Or il n'y a pas eu de réelle étude et encore moins de propositions sur les modes doux. Une liaison de transport en commun entre Larnod-Beure-Micropolis serait bien plus intelligente. Une voie réservée au covoiturage avec des parkings relais ... une vraie réflexion sur la circulation à vélo ... La première mesure à prendre pour fluidifier le trafic serait d'obliger les poids-lourds à prendre l'autoroute. Ils buttent sur les 2 ronds-points ce qui ralentit fortement le trafic, mais le projet en ajoute un troisième !! ... ce projet n'est pas un contournement de Besançon puisqu'il coupe la ville en 2 en mettant Planoise derrière un mur de 4m de haut. Enfin, l'impact écologique sera bien plus important que ne le dit ce projet, entre l'artificialisation des sols (en s'asseyant sur la ZAN), le blocage des animaux, et l'attaque de la Roche d'Or ... ce projet à 130 millions d'euros minimum va à l'encontre d'un certain nombre de lois (ZAN), d'engagements de la France ..."								1	1		1	1	1		1	1	1	1						
RN448			1	Patrick BOURQUE	"Je suis contre ce projet qui favorise la voiture individuelle, participe à la destruction de l'environnement et au suicide collectif des humains."							1					1									1			
RN449		1		Cara LEOPOLD	"... arguments suivants en défaveur du doublement de cette route: - Favorisant l'usage de la voiture individuelle, il va à l'encontre des engagements pris pour réduire nos émissions et les pollutions altérant la qualité de l'air. - Il encourage l'étalement urbain. - Il prétend fluidifier le trafic alors qu'il est avéré depuis des décennies que toute fluidification par agrandissement des voies n'a qu'un effet ponctuel ... - Il constitue une "autoroute urbaine" qui coupe encore davantage le quartier Planoise de la ville centre et qui constitue également une frontière quasi-infranchissable pour la faune sauvage. - Le coût des travaux est largement sous-estimé et la participation des collectivités locales va assécher leur capacité d'emprunt ... - Aucun scénario alternatif n'a été envisagé (halte ferroviaire, plans de déplacement d'entreprise etc), donc les utilisateurs pendulaires qui font le voyage matin et soir resteront prisonniers du seul choix de la voiture et du prix croissant du carburant ..."								1	1	1			1	1		1	1	1	1					
RN450			1	Marie-Odile Crabbé-Diawara	"... Il est inconcevable que l'Etat et les élus ne soient restés à cette vision du tout transport par route et n'envisagent pas de modifier le mode de transport pour aller vers le train ou le fluvial mais aussi d'aller vers un aménagement du territoire qui évite les déplacements contraints (la centralisation des services publics est l'exemple à ne pas suivre) ou les déplacements pendulaires liés à notre organisation économique du territoire ... Il doit être totalement repensé afin de ne pas gaspiller l'argent public.							1									1	1							
RN451	1			Commune de Mamirolle	"... Il répond aux différents enjeux du site complexe dans lequel il s'inscrit en améliorant notamment les conditions de circulation sur la RN57 et la suppression de la congestion tout en prenant en compte les déplacements alternatifs à la voiture individuelle que sont les modes actifs et les transports collectifs. Un tiers du coût du projet est consacré aux aménagements des transports en commun, aux modes doux et aux mesures compensatoires. Ce projet prend en compte l'environnement ... l'amélioration de la qualité de l'air sera au rendez-vous ... En reliant les deux sections déjà aménagées respectivement en 2023 (voie des Montboucons) et 2011 (voie des Mercureaux), ce projet améliorera nettement la sécurité des usagers sur cet axe majeur de l'agglomération et les conditions d'intervention des services d'exploitation routière et de secours, et permettra de désengorger les voiries des quartiers riverains du projet qui servent d'itinéraire d'évitement.."	1	1	1	1	1			1													1			1
BES1			1	Robert JOLY	"... Propriété section KY 70 et 71 : prévoir indemnités correspondant aux préjudices réels ... maintenir l'accès ... pendant les travaux ... réfection clôture ... remise en bon état de la pelouse"																					1	1		



REFERENCE	FAVORABLE	DEFAVORABLE	REMARQUES, SUGGESTIONS	INTERVENANT*	ELEMENTS PRINCIPAUX**	Fluidité améliorée	Réduction des pollutions	Réduction des nuisances	Modes doux (actifs) pris en compte	Transports en commun pris en compte	Développement, attractivité de la métropole bisontine	Mode routier favorisé Fluidification temporaire	Coupure du tissu urbain "Autoroute urbaine"	Périurbanisation Etalement urbain	Transit Poids Lourds	Impact environnemental global (climat...)	Impacts environnementaux et sanitaires locaux (pollution, biodiversité, artificialisation, paysage...)	Accroissement des nuisances	Modes doux à développer	Transports en commun à développer	Coût	Alternatives non étudiées	Echangeurs Ronds-points	Autres problématiques liées au choix du tracé et des aménagements	Risques Sécurité	Phase chantier	Impact humain	Autres
BES18	1			Commune de Pirey	"... Il répond aux différents enjeux du site complexe dans lequel il s'inscrit en améliorant notamment les conditions de circulation sur la RN57 et la suppression de la congestion tout en prenant en compte les déplacements alternatifs à la voiture individuelle que sont les modes actifs et les transports collectifs ... En reliant les deux sections déjà aménagées respectivement en 2023 (voie des Montboucons) et 2011 (voie des Mercureaux), ce projet améliorera nettement la sécurité des usagers sur cet axe majeur de l'agglomération et les conditions d'intervention des services d'exploitation routière et de secours, et permettra de désengorger les voiries des quartiers riverains du projet qui servent d'itinéraire d'évitement. Ce projet revêt également un enjeu indéniable dans l'amélioration de nos liaisons transfrontalières avec la Suisse et bien sûr avec nos territoires voisins..."	1	1	1	1	1	1													1			1	
BES19		1		Joel MUNNIER	"... Cela détruira de l'espace naturel... l'humanité disparaîtra..."												1										1	
BEU1			1	Marie-Claude MARTINE	"... Habitant à la base de la descente de Larnod (Rue Paul Dubourg) je ne peux pas traverser le matin la RN83 pour rejoindre la route de Lyon ... je trouve dommage que ce point de bouchon ne soit pas étudié ..."																							1
BEU2	1			Henri TOUVREY	"Il faut que la 2 x 2 voies se fasse..."	1									1													1
BEU3			1	couple habitant à Beure au niveau du premier rond point	Observation orale: transit poids lourds et mur antibruit au niveau du premier rond point de Beure, déposeront une observation																							
BEU4			1	habitant de Beure	Observation orale: regrette la suppression d'un accès direct à Beure depuis la voie des Mercureaux, déposera une observation																		1					
BEU5		1		Association Beure respire	Observation orale: défavorable au projet, déposera une observation																							
BEU6			1	M. et Mme Mouton	Observation orale: leur propriété est impactée, ils déposeront une observation																		1			1		
BEU7	1			habitant de Beure	Observation orale: regrette le parti pris routier, déposera une observation																							
BEU8			1	M. et Mme Michel Roussey	Observation orale: souhaite pouvoir reconstruire leur maison sur la parcelle restante avant démolition (KY 136, KY93)																		1			1		
BEU9			1	Michel PIDANCET	Observation orale: souhaite connaître le devenir de la voie descendante des Mercureaux aboutissant au rond point qui ne sera plus utilisé																		1	1				
BEU10			1	M. CHEVALLIER	Observation orale: interrogation sur le positionnement de la passerelle modes doux, problématique des poids lourds, souhait de positionnement de l'aire de contrôle des PL plus proche des locaux d'Emmaüs, configuration du nouveau pont en virage ?										1								1					
BEU11			1	Mme HUMBERT	Observation orale: sont-ils concernés par les expropriations ?																							1
BEU12			1	Mme et M. TATTU Denis	Observation orale: projets secteur des Vallières, déposeront une observation																							1
BEU13	1			Gallet Florence	"... cela devient invivable !! Donc oui pour les travaux"																							
BEU14				Communauté Emmaüs MM. BRAILLARD Joel et CHAMBREY Luc	cf. observation RN363																							
BEU15				Dusseret David	Venu prendre connaissance de la situation (stationnement) déposeront une observation																							
BEU16				Hubert ALLEMAND et Robert GODINOT	Venu prendre connaissance du dossier dans le secteur de la Roche d'Or																							
BEU17			1	Marie-Josephe CHAVANNE	"... Suggestions : ... signalisation des villes importantes ... deux files au premier rond point ... accès bretelle gauche pour entrer dans le village ... déplacer les feux ? ... sortie Besançon au niveau de Micropolis, il faudrait 2 à 3 voies ... conserver le système de commande des feux par les piétons à Planoise ... prévoir une voie d'accès automobile de la rive droite depuis Beure (Pépinières, Emmaüs, Roche d'or)..."																		1				1	
EFFECTIF	274	132	158			201	79	36	42	30	40	85	47	30	94	76	82	18	27	31	68	64	22	83	55	10	22	92
%	56,3	27,1	32,4			41,3	16,2	7,4	8,6	6,2	8,2	17,5	9,7	6,2	19,3	15,6	16,8	3,7	5,5	6,4	14,0	13,1	4,5	17,0	11,3	2,1	4,5	18,9

Parmi les 487 observations recueillies, 274 (56,3 %) émettent clairement un avis favorable au projet, 132 (27,1%) expriment une opposition nette et 86 (17,7%) observations formulent des commentaires, remarques ou suggestions sans afficher un avis tranché.

Parmi les observations favorables au projet, l'amélioration de la fluidité du trafic grâce aux aménagements projetés est citée par 41,3% des intervenants et constitue le point qui est le plus souvent avancé pour motiver l'avis. Une part environ deux fois plus faible (17,5%) considère au contraire que la fluidification ne sera que temporaire et que le mode routier (« tout voiture ») se trouve mis en avant de manière anachronique.

Les interventions favorables au projet signalent son intérêt en matière de réduction de la pollution (16,2%), de réduction des nuisances (7,4%) alors que les opposants considèrent au contraire que le projet augmentera les impacts environnementaux et sanitaires à l'échelle locale (16,8% du total). Ils sont également 15,6% à citer un effet négatif sur l'environnement global en évoquant notamment la nécessité de lutter contre le changement climatique. Seuls 3,7% des observations considèrent que la mise en œuvre du projet entraînerait une augmentation des nuisances.

En ce qui concerne la prise en compte des modes doux par le projet, 8,6% d'intervenants évoquent une opinion favorable alors que 5,5% considèrent qu'ils sont insuffisamment développés.

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

8,2% des observations mentionnent un effet positif sur l'attractivité et le développement de la métropole.

Les opposants au projet avancent l'argument d'un renforcement de la coupure du tissu urbain par l'aménagement projeté, qui est qualifié d'« autoroute urbaine » (9,7%) et qui est considéré comme susceptible de favoriser l'étalement urbain et la périurbanisation (6,2%).

Une part des observations évoquent le coût important du projet (14%) et le fait que d'autres alternatives auraient pu être proposées et bénéficier de ces financements (13,1%).

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

Les choix effectués en matière de tracé et de nature des aménagements sont évoqués dans 17,0% des interventions, qui donnent lieu à des inquiétudes et des suggestions diverses, dont la pertinence devra être évaluée. Les ronds-points ont retenu l'attention de 4,5% du public qui s'est manifesté.

Les effets liés au chantier sont au contraire peu évoqués (2,1%).

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

Diverses autres considérations sont évoquées par le public (18,9%) ; certaines ont une relation avec le projet mais beaucoup d'autres ne le concernent pas directement et évoquent par exemple d'autres aménagements à prévoir ou d'autres problématiques.

La problématique du transit des poids-lourds et des nuisances induites sur le tronçon et dans le village de Beure a retenu l'attention de 94 personnes (19,3%). Ceci est révélateur d'une forte attente sur ce point.

***Pour l'ensemble des observations formulées par le public, la commission d'enquête apprécierait que le porteur du projet apporte les réponses les plus informatives possibles.***

## **OBSERVATIONS APPELANT UNE REPONSE PARTICULIERE**

***Parmi les observations du public, certaines concernent des aspects précis et la commission souhaite attirer l'attention du pétitionnaire sur ces préoccupations particulières qui appellent vraisemblablement des réponses spécifiques.***

Ces observations sont listées ci-après sans avoir été regroupées thématiquement.

### **Registre numérique**

#### **RN2 Etienne Clairet**

« Ce projet de longue date est une bonne chose, beaucoup l'attendent depuis longtemps et cela va faciliter le quotidien de nombreuses personnes. Le projet présenté par l'état est plutôt bien. La partie ouest du tracé (de la rocade à Emmaüs) est même idéale, que ce soit la conception des bretelles, l'aménagement des flux, le nombre de voies ainsi que les nouveaux aménagements cyclables. Quel dommage pour la partie Est (d'Emmaüs à Beure), qui paraît moins réfléchi. Dans la configuration proposée, cela apportera forcément du mieux et on ne se retrouvera jamais comme dans la situation actuelle avec une circulation fréquemment bloquée et à l'arrêt. Mais, il restera un goulot d'étranglement dans les deux sens de circulation, avec seulement une voie au bas des Mercureaux dans le sens descendant et une seule voie aussi dans le sens montant de Micropolis direction Pontarlier. Cela fonctionnera peut-être au départ, après la mise en service, et quelques années durant, mais à long terme il est quasiment certain que non. Surtout quand le reste de la RN57 aura été aménagé. Il suffirait d'un deuxième pont sur le Doubs pour y parvenir (rendant forcément le projet un peu plus onéreux, mais moins que si il faut le reprendre dans quelques années quand on se rendra compte qu'il était sous dimensionné). Les bretelles et ronds-points de cette partie sont un peu complexes mais dans un secteur aussi contraignant je pense qu'il y a peu d'autres alternatives et seront au final adaptés. Voilà le seul point (mais pas des moindres qu'il serait bien de revoir si cela est encore possible). »

**Partie Ouest moins réfléchi (d'Emmaüs à Beure. Il restera un goulot d'étranglement dans les 2 sens de circulation (seulement une voie en bas des Mercureaux dans le sens descendant et une seule voie aussi dans le sens montant de Micropolis direction Pontarlier). Peut fonctionner au départ mais pas à long terme. Il faudrait un 2<sup>ème</sup> pont sur le Doubs pour y parvenir. Bretelles et ronds-points un peu complexes.**

#### **RN3 Bruno BLANC 27 Rue Blaise Pascal 25000 BESANCON**

« Dans le cadre de l'enquête publique concernant la RN 57 (aménagement du contournement de Besançon), je souhaiterais savoir si vous avez pensé aux riverains de la rue Blaise Pascal qui seront forcément impactés par ce projet. Outre le bruit engendré par cet aménagement qui conduira inévitablement au doublement de la circulation sur la RN 57, le projet prévoit la création d'un nouveau carrefour Rue Blaise Pascal (point 14 du schéma du projet) et une nouvelle bretelle de sortie vers Beurre (point 15 du schéma du projet). Actuellement la route menant de la RN 57 à la Rue Blaise Pascal est en sens unique. Elle sera désormais en double sens. Ce doublement du sens de circulation engendrera inévitablement une augmentation significative de la circulation et des nuisances qui en résulte (bruit, pollution...) sans contenter les risques d'accident accrus. En effet, actuellement le soir certains

automobilistes utilisent le rond-point actuel, proche de l'ancienne jardinerie, comme une piste d'essai et circulent à vive allure sans se soucier de la sécurité des autres automobilistes et des piétons..... (Font plusieurs fois le tour du rond-point avant de s'engager sur une voie) Le projet prend il en compte ces risques (bruits, pollution, risque d'accident) ? Et que prévoit il concrètement pour y remédier ?  
Cordialement »

**Impacts de l'augmentation de la circulation rue Blaise Pascal qui ne sera plus à sens unique dans la nouvelle bretelle (bruits, pollutions, risques d'accidents accrus)**

#### **RN9 Coline Saintot**

Merci de ne pas oublier une voie cyclable/piétons sécurisée tout le long depuis Micropolis à Beurre

**Ne pas oublier une voie cyclable/piétons sécurisée tout le long depuis Micropolis à Beurre**

#### **RN11 Adrien S**

1/ interdire le trafic routier PL EN TRANSIT sur l'agglomération lorsque l'itinéraire est possible par l'autoroute avant même le début des travaux mais également après ceux-ci 2/ mise à 2x2 voies du boulevard jusqu'à Beure et shuntage des ronds-points existants

**Interdire trafic PL dans l'agglomération, mise à 2 voies du boulevard jusqu'à Beure et suppression des ronds-points existants**

#### **RN20 Nilsson**

J'habite Beure. J'observe qu'actuellement les poids lourds empruntant le rond-point en bas des Mercureaux (donc venant de Larnod) occupent pour la plupart les 2 files. Dans ce projet, cet aspect ne sera pas amélioré. Il y a même l'ajout d'un troisième rond-point s'ils souhaitent aller direction Micropolis. Je crains que du coup, la circulation de Larnod vers Micropolis ne soit pas aussi fluide qu'espéré. Et si vous pouviez supprimer ces feux de régulation à Beure qui nous pourrissent la vie ce serait un miracle. Dès qu'ils fonctionnent, des bouchons se forment. Le reste du temps, tout va bien. La personne qui a décidé de leur mise en place ne doit pas être très concernée par le résultat, sinon ça fait longtemps qu'ils seraient arrêtés.

**Pb du maintien des ronds-points existants à Beure pour les camions et de l'ajout d'un 3ème rond-point dans le projet. Suggère suppression des feux de régulation**

#### **RN25 P. Maudet**

Sujet: secteur Micropolis - Vallières Sud Polyclinique

Avec la construction d'un nouveau magasin sur ce secteur, il sera encore plus important de disposer d'accès spécifique. En plus des solutions proposées dans le plan, pour désencombrer le rond-point de

Micropolis déjà saturées aux heures de pointes, il pourrait être intéressant de relier la Malcombe directement aux Vallières sud (Grand Frais et Polyclinique). La nouvelle bretelle de sortie vers Beurre est indispensable. Elle permettrait de délester une partie des voitures sortant des lycées en direction du boulevard Allende et du rond-point de Micropolis.

**Suggère de relier la Malcombe directement aux Vallières Sud (Grand Frais et Polyclinique) pour désencombrer le rond-point de Micropolis**

#### **RN27 Anne TRONCIN**

Nécessaire interdiction des poids lourds en transit sur le RN83 depuis la sortie d'autoroute de Bersaillin puis sur la RN57 jusqu'à la sortie de Besançon. Ils alourdissent le trafic, polluent, dégradent les routes, crée des nuisances et crée des accidents.

**Interdire les poids- lourds en transit sur la RN 83**

#### **RN35 Thomas BELOT**

L'utilité du projet est indéniable, il n'y a pas de débat là-dessus, la situation actuelle ne pouvant pas durer. Il faut aménager cet itinéraire qui est continuellement bloqué par des bouchons sans fin. Le projet est très bien pensé en allant de la voie des Montboucons jusqu'à la sortie pour aller à la polyclinique de Franche Comté. Je n'ai absolument rien à dire pour cette partie. Au-delà en direction de Beurre, la variante préférentielle de la 1ère concertation publique était bien mieux pensée avec un shunt au niveau de Beurre et une 2x2 voies jusqu'aux Mercureaux. Il faudra avec la nouvelle proposition d'aménagement utiliser 4 ronds-points pour ceux venant de la Côte de Larnod... c'est aberrant!! Le shunt prévu initialement à Beurre après le pont qui permettait lui aussi de supprimer le passage de 2 ronds-points n'est plus prévu... Là aussi c'est dommageable à la fluidité de l'aménagement. Dépenser des millions pour ne pas améliorer franchement cette partie est fort regrettable... Il faudrait au minimum supprimer le rond-point au niveau de la voie des Mercureaux qui n'aura plus aucune utilité mis à part de ralentir davantage le trafic. Il faudrait également rétablir le shunt prévu initialement au même endroit. Les aménagements prévus pour les modes doux sont bien pensés également.

**La variante préférentielle de la 1ère concertation publique était bien mieux pensée avec un shunt au niveau de Beurre et une 2x2 voies jusqu'aux Mercureaux. Il faudra avec la nouvelle proposition d'aménagement utiliser 4 ronds-points pour ceux venant de la Côte de Larnod. Le shunt prévu à Beurre après le pont a été supprimé. Il permettait de supprimer 2 ronds-points. Supprimer à minima le rond-point au niveau de la voie des Mercureaux**

#### **RN36 Valérie TIRARD**

Sujet: circulation rue blaise pascal dans le projet

J'habite au 7 Rue blaise pascal. Avez-vous estimé le nombre de voitures qui vont circuler sur l'axe de la rue blaise pascal avec ce nouveau rond-point prévu et le double sens de circulation ? En effet, cela risque

de faire baisser la fluidité de circulation dans mon quartier, ce d'autant qu'avec l'ouverture prochaine du grand frais, les véhicules vont être très nombreux. Envisagez-vous de revenir à l'ancienne distribution des bus dont le terminus était justement à ce rond-point, après suppression des deux derniers arrêts (il faut penser aux personnes desservies par le quartier haut de la rue Blaise Pascal) Seront-nous informés en tant qu'habitants de la zone ? Actuellement, les bouchons sur Micropolis sont énormes et si l'on vient du boulevard ou la rocade pour rentrer chez moi, est-ce qu'une voie sera spécialement dédiée pour éviter de faire la queue alors qu'on veut aller sur la route qui mène au quartier PFC ? Pourra-t-on reprendre la rocade depuis la rue Blaise Pascal pour se rendre du côté ouest ou uniquement pour aller à Beure ? Pendant ces travaux, quels seront les accès de délestage pour venir rue Blaise Pascal depuis la rocade ?

**Risque de baisse de la fluidité rue Blaise Pascal et quartier, compte tenu nouveau rond-point et double sens de circulation. Des estimations ont-elles été faites ? Est-il prévu de rétablir l'arrêt de bus qui préexistait à ce rond-point ? Les habitants seront-ils informés ? Une voie sera-t-elle spécialement dédiée si l'on vient du boulevard ou de la rocade pour aller au quartier PFC ? Accès rocade depuis la rue Pascal pour aller à l'Ouest possible ou non ? Pendant les travaux, comment se feront les accès pour les habitants de la rue depuis la rocade ?**

### **RN37 GARNIER**

Sujet: sortie retour Beure depuis voie des Mercureaux

Lorsque nous descendrons la voie des Mercureaux RN57 et souhaiterons retourner sur Beure il nous faudra partir en sens inverse direction la Malcombe pour effectuer un demi-tour de plusieurs kilomètres pour revenir ensuite sur Beure cet aménagement n'est vraiment pas judicieux.

**Pb allongement du circuit pour aller des Mercureaux à Beure**

### **RN38 Annie GROSLAMBERT**

Le projet doit surtout prendre en considération l'amélioration de circulation des habitants et des personnes qui empruntent régulièrement cette portion de voie. Or je constate que la voie est saturée essentiellement par des camions en transit qui quittent l'autoroute à Poligny pour le reprendre à Valentin. Une interdiction de circulation pour les camions en transit devrait notablement améliorer le trafic... Merci de tenir compte de cet avis.

**Interdire la circulation des PL en transit**

### **RN45 cricrilazze**

Cet aménagement est plus que nécessaire. Désengorger l'entrée et la sortie de Besançon ne peut que rendre service. Il faut penser aux péri urbains qui viennent travailler sur Besançon et qui doivent prévoir entre 30 mn et une heure pour parcourir 2 Kms. Il faudra par ailleurs trouver une solution pour les poids lourds : soit en les obligeant à rester sur l'autoroute et, pourquoi pas, en le rendant gratuit entre Poligny et Besançon, soit en mettant en place des portiques sur la RN83

**Trouver une autre solution pour les PL : soit obligation d'emprunter l'autoroute (gratuité ?) soit portiques sur la RN83**

**RN51 Jean-Christian MENAGER**

Concernant l'aménagement n°11, « Passerelle pour les modes actifs franchissant la RN57 ... », j'ai une inquiétude : que l'accès à cette passerelle à partir de l'avenue François Mitterrand soit trop raide : contrainte pour un cycliste de descendre de son vélo et de le pousser, à moins d'être équipé d'un vélo à assistance électrique. C'est pourquoi je suggère l'aménagement d'une rampe d'accès suffisamment longue pour être en pente douce. À cet effet, je suggère une rampe faisant un coude en longeant d'abord l'avenue François Mitterrand, puis la RN57, pour aboutir à la passerelle. En vous remerciant de l'attention portée à cette suggestion.

**Point 11 Faire une rampe d'accès en pente douce faisant un coude le long de l'avenue Mitterrand puis de la RN 57 pour aboutir à la passerelle**

**RN60 Jessy TOUSSAINT**

C'est un choix très judicieux de terminer ce contournement pour la métropole de Besançon. Cela permet de désenclaver le territoire et de connecter toujours au mieux la Suisse au reste du territoire Français. L'ancienne Franche-Comté reste très en retard sur la question de la mobilité et les déplacements de la population. Ceci devrait être un politique majeur de développement pour le territoire tous en préservant l'environnement ainsi proposer une alternative, mode doux par exemple. Voir peut être même par la suite que sur ce doublement, que la voie de droite soit utilisée pour les transports en commun et les covoiturages. Comme avec l'exemple de Aix-en-Provence - Marseille.

**Etudier ultérieurement la possibilité d'utiliser la voie de droite pour transports en commun et covoiturage**

**RN61 Uwe STUDER**

Comme d'autres participants, je voulais souligner le maintien, dans le projet actuel, du deuxième rond-point entre Beure et le pont direction Planoise. Je n'y vois aucun intérêt puisqu'il peut être remplacé par une voie de sortie. La suppression de ce rond-point permettrait de réduire l'emprise routière. Je salue les efforts d'économie de surface imperméabilisée dans ce nouveau projet, tout en me questionnant sur l'étude d'impact sur les nuisances sonores qui se concentre uniquement sur les zones habitée sans parler des modifications d'ambiances en zones de loisirs (randonnée, cyclisme) depuis le haut des collines. Enfin, la traversée de cette nouvelle infrastructure au niveau de Planoise par les modes actifs risque de ne pas être dans l'axe de certains trajets intra-urbains (direction espace Planoise ou Lafayette depuis la Malcombe). Ces usages doivent être pensés en amont avec GBM pour harmoniser les tracés.

**Suggère la suppression du 2<sup>ème</sup> rond-point de Beure qui pourrait être remplacé par une voie de sortie, qui réduirait l'emprise routière. S'interroge sur étude impact nuisances sonores qui se concentre**

**sur les zones habitées. Craint que la nouvelle infrastructure pour modes actifs au niveau de Planoise ne soit pas dans l'axe de certains trajets intra urbains. Nécessaire harmonisation des tracés en lien avec GBM.**

### **RN63 Muriel VALLEE**

Pourquoi ne pas relier complètement en double voies Micropolis et les Mercureaux, tout en gardant la voie de délestage à double sens vers les ronds-points de Beure? Ne va-t-on pas déplacer de quelques kilomètres les bouchons actuels en formant un double entonnoir au niveau de l'aire de contrôle des poids lourds?

**Suggère relier en double voies Micropolis et Mercureaux en gardant voie de délestage à double sens vers les ronds-points de Beure. Crainte engorgement au niveau aire de contrôle PL**

### **RN66 VBO**

Je suis pour cet aménagement. Les bouchons quotidiens sont un enfer; une source de stress. Bloquer la circulation automobile n'est pas écologique au contraire. J'habite à 25 KM de mon lieu de travail à Planoise sans accès possible aux transports en commun (pas sur commune, trop complexe, trop long, trop limité en horaires); je n'ai pas d'autre solution que de prendre ma voiture et le passage obligé par les Mercureaux (les autres voies possibles étant tout aussi saturées si ce n'est plus) est une angoisse permanente. Pitié pensez à nous pendant les travaux que nous ne vivons pas le même enfer que pendant les travaux du tram (2 à 3 heures de bouchons quotidiens...). Pensez aussi à l'interdiction de circulation des poids lourds, au moins pendant les heures de pointe: ils créent des kilomètres de bouchon, ont des difficultés à s'engager dans les ronds-points, voire la voie d'en face doit s'arrêter pour les laisser empiéter sur leur partie de circulation q quand ils tournent!!!! Les camions qui ne font pas de desserte locale doivent rester sur l'autoroute. Quant aux convois exceptionnels qui circulent à 8h ou 17h c'est tout simplement scandaleux.

**Souligne manque offre de transports en commun en périphérie de Besançon. Penser aux utilisateurs pendant les travaux, et à l'interdiction des PL, au moins aux heures de pointe, lesquels poids lourds ont des difficultés à s'engager dans les ronds-points. Les camions qui ne font pas de desserte locale doivent rester sur l'autoroute. « Les convois exceptionnels qui circulent à 8 h ou 17 h sont scandaleux »**

### **RN70 ROY SOPHIE**

Je suis pour le projet, il est tant. Plus possible. On ne peut pas sortir de Besançon, une seule voie pour la direction Pontarlier impensable. J'ai 45 minutes de trajet pour faire 23km. Voici mes idées : - faire un échangeur direction Micropolis en 2 voies. - une voie pour Beure - Pas de passage de piétons changer l'entrée de Micropolis (passage souterrain ou passerelle) - faire que les voies soient prioritaires plus de feu tricolore. - faire une sortie directe depuis la Polyclinique de Franche Comté pour reprendre la direction Pontarlier merci pour cette enquête, j'espère que les idées des Bisontins et des villages alentours sont

écoutées. Bon courage et j'attends que ce projet prenne en fin vie. Besançon doit évoluer et rendre attractif la ville.

**« Faire un échangeur direction Micropolis en 2 voies. - une voie pour Beure - Pas de passage de piétons changer l'entrée de Micropolis (passage souterrain ou passerelle) - faire que les voies soient prioritaires plus de feu tricolore. - faire une sortie directe depuis la Polyclinique de Franche Comté pour reprendre la direction Pontarlier »**

### **RN71 Benjamin**

Un projet qui permettra de régler les bouchons monstrueux qui pèsent dans notre quotidien. Dommage qu'une petite partie ne soit pas en 2x2 voies afin d'être assuré de ne plus jamais avoir de bouchons.

**« Dommage qu'une petite partie ne soit pas en 2x2 voies »**

### **RN75 FL**

Cet aménagement est le bienvenu même s'il a beaucoup d'années de retard... Il aurait fallu plus d'argent sur la table afin de terminer cet aménagement convenablement. Je pense notamment au rond-point de La Veze mal placé après le 2e tunnel en montant: avec l'augmentation du trafic on continuera de fermer la voie des Mercureaux en montant car les bouchons du rond-point reculent jusque dans le tunnel... Je pense aussi à la fin des 2x2 voies de Saône en arrivant au Trou au Loup: avec l'augmentation du trafic (déjà le cas aujourd'hui dans les jours de fortes affluences: par exemple aujourd'hui ce lundi matin!), les bouchons se forment jusqu'à la sortie ZI Saône. Je suis pour ce projet en inscrivant dès maintenant au futur contrat plan état la finition de cette liaison la Veze-trou au loup (refonte échangeurs la Veze et trou au loup) afin que la 2x2 voies ne soit plus interrompu de Devecey à Saône.

**« Il aurait fallu plus d'argent sur la table afin de terminer cet aménagement convenablement. Je pense notamment au rond-point de La Veze mal placé après le 2e tunnel en montant: avec l'augmentation du trafic on continuera de fermer la voie des Mercureaux en montant car les bouchons du rond-point reculent jusque dans le tunnel...**

**Je pense aussi à la fin des 2x2 voies de Saône en arrivant au Trou au Loup: avec l'augmentation du trafic (déjà le cas aujourd'hui dans les jours de fortes affluences »... « Je suis pour ce projet en inscrivant dès maintenant au futur contrat plan état la finition de cette liaison la Veze-trou au loup (refonte échangeurs la Veze et trou au loup) afin que la 2x2 voies ne soit plus interrompu de Devecey à Saône. »**

### **RN78 Pierre**

Globalement ce projet fait sens. Il me semble toutefois que l'échangeur de Champ-Melin n'aura pas vocation à assurer une desserte locale du Chemin de Vallières de part et d'autres. Je pense notamment à l'accès à Emmaüs (les initiés savent à quel point il est problématique, et les riverains du Chemin de Montoille surtout), l'accès à la station d'épuration de Port-Douvot, etc. Je me mets à la place des riverains : quitte à être impacté par les aménagements, au moins gagner en accessibilité.

**« L'échangeur de Champ-Melin n'aura pas vocation à assurer une desserte locale du Chemin de Vallières de part et d'autre. Je pense notamment à l'accès à Emmaüs... l'accès à la station d'épuration de Port-Douvot, etc. »**

#### **RN80 Mr MOUGIN Dominique**

Sujet: feu de régulation

Serait-il possible de changer la position du feu de régulation dans le sens Larnod Besançon il suffirait de le mettre avant le chemin de la vierge au lieu avant le chemin du paulhiet et comme cela tous les habitants de beure seraient quitte de se taper les embouteillages merci d'en prendre note et de me tenir au courant.

**Changer la position du feu de régulation dans le sens Larnod Besançon ; il suffirait de le mettre avant le chemin de la vierge au lieu avant le chemin du paulhiet pour éviter les embouteillages aux habitants de Beure.**

#### **RN83 Maxence BELLE**

Sujet: Avis défavorable en l'état et sans davantage de précisions

Il semble indéniable que la mise en 2 fois 2 voies va solutionner (au moins dans un premier temps) les engorgements. Mais une fois finis, ces travaux risquent également d'augmenter le trafic de poids lourds sur cette voie (car ce sera fluide) reportant alors les nuisances sur Larnod + toutes les communes en direction de Poligny par exemple.

Il semble donc indispensable en parallèle de trouver d'autres alternatives. Par exemple, de trouver un moyen d'imposer le transit des poids lourds par l'autoroute plutôt que par cette future voie. Sinon on se retrouve dans 15 ans, pour l'élargissement en 2 x 3 voies, etc, etc : c'est la course en avant qui nous amène droit dans le mur...

Vous évoquez une "continuité écologique renforcée" avec notamment un passage pour la grande faune et 2 pour la petite faune. Je n'ai trouvé aucune précision sur ces aménagements (emplacement précis, dimensions, etc). Il conviendra de ne pas mettre ces passages au hasard et de s'entourer de compétences pour dimensionner et mettre ces infrastructures aux bons endroits. D'avantage de passages à petite faune me paraît d'emblée être nécessaire... J'attire également votre attention sur la nécessité de mettre en place des mesures compensatoires irréprochables en termes de qualité écologiques (choix des espèces, marque végétal local, pertinence des emplacements, ...). De même, je n'ai trouvé aucune information sur le dimensionnement et l'emplacement ces mesures compensatoires. Il conviendra là aussi de vous entourer de structures compétentes pour le faire dans une réelle démarche de compensation et pas seulement pour dépenser des crédits.

**« Une fois finis, ces travaux risquent également d'augmenter le trafic de poids lourds sur cette voie (car ce sera fluide) reportant alors les nuisances sur Larnod + toutes les communes en direction de Poligny par exemple. En parallèle, trouver d'autres alternatives. (Par ex. Imposer le transit des poids lourds par l'autoroute.) »**

**Aucune précision sur les aménagements pour assurer la continuité écologique de la grande et petite faune. S'entourer de compétences pour dimensionner et installer au bon endroit ces structures. Prioriser les structures pour la petite faune.**

## RN85 Pierre PECRIAUX

Sujet: Contre et défavorable

Je suis totalement contre et défavorable au projet Le projet d'aménagement de la RN57 ne correspond pas aux enjeux actuels de changement climatique et de protection de l'environnement tout en ne permettant pas de résoudre les problèmes de congestion.

Avant tout, c'est un leurre de penser qu'augmenter le nombre de voies sur un axe permet de fluidifier le trafic. Au contraire, les urbanistes ont observé que lorsqu'on augmente la capacité d'un axe, il se retrouve de nouveau saturé en quelques années. Un des exemples les plus criants est la ville de Los Angeles, dont les autoroutes monstrueuses ne résolvent pas leurs problèmes de congestion. L'amélioration du débit incite les automobilistes à plus emprunter cet axe jusqu'à ce qu'il soit saturé (voir l'article suivant : <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2016/08/23/voituresevaporees/>).

Ensuite, la France est engagée dans l'accord de Paris sur la limitation du changement climatique à moins de 1.5°C avant la fin du siècle. Cet engagement implique une réduction drastique de l'utilisation de la voiture individuelle d'ici 2050. La projection de l'évolution de la circulation imagine une réduction de 12% de la voiture individuelle de 2015 à 2045 (scénario volontariste) et une augmentation de moins de 10% de tous les autres modes. Cette projection timide n'est pas cohérente avec l'effort que demande l'accord de Paris et la réalité de l'urgence climatique.

De plus, l'argent dépensé pour ce projet ne pourra pas être affecté à la lutte contre le changement climatique (développement de transports en commun et modes doux, favorisation de l'emploi dans les communes autour de Besançon pour limiter les déplacements pendulaires, etc).

La France s'est aussi engagée pour une Zéro Artificialisation Nette. Or ce projet propose l'imperméabilisation et l'artificialisation du Champs Melin, coupant encore plus la continuité écologique déjà fortement dégradée entre la Roche d'Or et la ZNIEFF.

De plus, les sécheresses de ces dernières années imposent de réfléchir à la gestion de l'eau dans notre région. Un sol imperméabilisé ne rend plus aucun service tel que l'absorption de précipitation importante où le rafraîchissement d'un épisode caniculaire. Lorsque je regarde les justifications de ce projet, je note que la congestion est due pour partie au comportement des automobilistes et pour une autre partie, au nombre de camions.

Ne peut-on pas agir sur ces causes ? Responsabilisation des automobilistes par la sensibilisation et le contrôle, et limitation des horaires de circulation des camions (c Si on laisse de la place à la voiture, elle prendra la place, toute la place. Si on ne la laisse pas, elle sera remplacée par un mode qui occupe moins d'espace : marche à pied, vélo, transports en commun. Ce projet à 130 millions d'euros est donc un gaspillage d'argent public à court terme. Il ne résoudra aucun des problèmes de congestion, augmentera

à terme les émissions de gaz à effet de serre et la pollution et il ralentira grandement la lutte contre le changement climatique.

**Projet qui ne répond pas aux enjeux actuels liés aux changements climatiques et à la protection de l'environnement et ne résout pas les problèmes de congestion.**

**Agir sur les causes et changer les comportements. Gaspillage d'argent public qui augmentera à terme la pollution et ralentira la lutte contre le changement climatique.**

#### **RN89 DEVILLERS Magali**

Je ne suis pas favorable à ce projet. Il est temps de bousculer les mentalités et sortir du chacun pour soi ! Modifions nos déplacements qu'ils soient personnels ou professionnels. Oui il y a saturation des axes routiers, j'en suis bien consciente, j'utilise cet axe pour des raisons personnelles et professionnelles et malheureusement je constate que nous sommes majoritairement seul dans nos véhicules !

Avec ce projet nous ne cherchons pas à diminuer le nombre de véhicule alors que ça devrait être la première préoccupation. Qu'en est-il de la réflexion sur le développement du co-voiturage et des transports en commun en lien avec les entreprises ?

**Nécessité de bousculer les mentalités et de sortir du chacun pour soi. Qu'en est-il de la réflexion sur le co-voiturage et les transports en commun en lien avec les entreprises ?**

#### **RN90 Sylvie GUINCHARD**

Sujet: Nuisances sonores Velotte

J'ai constaté dans les documents mis à disposition sur le projet qu'il est prévu d'installer des panneaux acoustiques dans le prolongement des panneaux existants au niveau de la nouvelle bretelle menant au pont sur le Doubs (échangeur de Beurre) : j'espère qu'ils seront maintenus ! Habitant au bout des Champs Nardin à Velotte nous entendons déjà beaucoup l'échangeur actuel même si l'étude d'impact ne va pas jusque-là. Les vents dominants ajoutés à la rivière qui propage les sons + la route de Beure le long du Doubs contribuent à rendre déjà notre environnement très bruyant au quotidien, en particulier aux heures de pointe. Merci de l'attention que vous porterez à ce message.

**Demande l'installation de panneaux acoustiques dans le prolongement des panneaux existants au niveau de la bretelle menant au pont du Doubs à Beure.**

#### **RN92 Noël BAILLY GRANDVAUX**

Enfin, Ce projet de longue date est très attendu. Il reste indispensable car habitant la région d'Amancey la perte de temps à l'aller comme au retour entre Planoise et Beure est devenu insupportable pour 3 raisons

1 Une attente de plus de 30 minutes

2 la sécurité lors du franchissement des ronds-points de Beure

3 une pollution très forte liée aux moteurs des véhicules en attente de franchissement.

Le dossier semble bien ficelé quoique le coté budgétaire semble insuffisant et il est fort à parier que le budget va s'envoler...

**Estime le coté budgétaire insuffisant et craint un envol du budget de l'opération**

#### **RN93 EJ**

J'espère que ce projet va enfin voir le jour ! Dommage que le dernier projet qui permettait également la sortie du quartier de la Polyclinique en direction de Vesoul sans passer par le rond-point de Micropolis soit abandonnée car il aurait permis un vrai désenclavement du quartier dans la durée.

**Regrette l'abandon de la sortie du quartier de la Polyclinique en direction de Vesoul lequel aurait permis un désenclavement du quartier.**

#### **RN95 Laurent FEBVRET**

Sujet: Rue de Dole

Dans le projet de que vous proposez, encore un rond-point sur un axe de grande circulation (2)... Ce projet ne devait pas "fluidifier" le trafic routier ? Pourquoi bloquer la rue de Dole avec un rond-point qui va créer encore plus d'embouteillages, alors que la création de voies d'insertions est beaucoup mieux adaptée.

Merci de prévoir des aménagements permettant de fluidifier le trafic routier sur les axes très fréquentés, plutôt que créer des embouteillages supplémentaires.

**« Encore un rond -point sur un axe de grande circulation. Pourquoi bloquer la rue de Dole avec un rond-point ? »**

#### **RN97 Xavier Robert**

Les bassins de rétention prévus auront un impact sur le paysage important (artificialisation, clôture, intégration paysagère difficile), notamment celui prévu sur le site inscrit au patrimoine dénommé « Colline de la Roche d'Or ». Ce principe paraît difficilement acceptable. Le principe réglementaire du ZAN n'est pas respecté par ce projet.

Certains objectifs de sécurité visés par le projet tout comme le traitement acoustique, l'assainissement routier et la transparence écologique de la voie pourraient tout à fait être décorrelés de la mise à 2x2 voies de l'infrastructure.

L'analyse d'impact du projet sur les surfaces naturelles et anthropisées peut sembler très optimiste et minimisée. A des fins d'éclairage, il serait nécessaire d'indiquer les surfaces actuellement perméables qui seront imperméabilisées (infrastructure, bassin d'assainissement, ouvrages de franchissement...). Si l'amélioration de la qualité de l'air paraît évidente avec la résolution des points de congestion, une nuance est sans doute à apporter sur le long terme du fait de l'effet catalyseur et d'encouragement à l'éloignement résidentiel qu'est susceptible de générer ce projet.

Il manque la localisation des bassins d'assainissement et leur emprise sur la plupart des cartes.

L'implantation de l'aire réservée au contrôle des PL ne paraît pas opportune en milieu urbain tant d'un point de vue paysager, de nuisances aux riverains, qu'en termes d'imperméabilisation des sols et d'objectif de réduction des îlots de chaleur.

Le maintien des piles de pont de l'ouvrage existant à des fins écologiques est très discutable et sans doute aussi très orienté par des choix économiques. Les une à deux nichées de harles bièvres étant très saisonnières et de toute façon menacées par le projet car encadrées par 2 ouvrages de franchissement. Elles seront potentiellement aussi très impactées pendant les travaux de construction du second ouvrage. Le démontage de ces deux piles à l'esthétisme discutable permettrait aussi de compenser le remblai de 1 460m<sup>3</sup> induits par la construction des piles du nouvel ouvrage de franchissement du Doubs.

Aucun document ou carte n'indique précisément les acquisitions nécessaires et leur nature. Deux maisons sont pourtant détruites dans le projet et son emprise vient se rapprocher d'une bonne dizaine de propriétés. Notons que ces conséquences à dimension humaine et sociales du projet ne sont jamais évoquées dans les documents. L'optimisme sur l'impact paysager du projet est sans doute discutable et à nuancer (impact visuel des protections acoustiques et de la mise à 2x3 voies à certains endroits si l'on considère les voies d'insertions (au droit de Micropolis notamment)).

L'effet catalyseur de l'infrastructure est évoqué comme un risque contenu par les documents de planification du territoire. Malheureusement il n'intègre pas les limites territoriales de ces documents de planification et l'effet catalyseur en provenance de territoires limitrophes plus lointains (Pays Riolais, CC Jura Nord...).

La consommation énergétique projetée et comparée avec la situation actuelle n'intègre sans doute pas cet effet catalyseur du projet. Les 3,8 km de protections acoustiques pouvant atteindre 4 m de hauteur auront sans doute un effet limité sur les logements situés en forte surélévation de la voie notamment en raison de l'accroissement de la vitesse de circulation de 20km/h génératrice de bruit supplémentaire, de l'augmentation du trafic escomptée (+30%) et dans certains cas du rapprochement physique de la circulation avec les habitations du fait de l'élargissement de l'infrastructure. L'optimisme affiché est donc très discutable d'autant que les 7 mesures acoustiques réalisées en avril 2019, ayant permis le calage de la simulation ont été réalisées en bordure immédiate de la voie actuelle et qu'il est indiqué que les simulations correspondent à ce qui serait perçue au premier étage des bâtiments d'habitation et non au 10ème étage d'un immeuble d'habitation.

Il est étonnant que la parcelle située en amont du nouvel ouvrage de franchissement en rive droite immédiate du Doubs ne soit pas cartographiée et donc que son potentiel enjeu écologique ne soit pas déterminé. Notons que cette parcelle est pourtant inscrite au patrimoine dénommé « Colline de la Roche d'Or ».

Les documents présentés indiquent une stagnation et une décroissance progressive « de l'ordre de 1% par an depuis 2016 » du trafic VL. Pour autant les simulations retenues pour la période 2012-2050 sont de +1,1%/an pour les VL et de +1,3% an pour les PL (scénario tendanciel). Or comme le montre un autre graphique, ce trafic PL a été multiplié par 3 sur la section depuis 2012 (shunte A39 via la RN83).

Ce comparatif pose question quant à la fiabilité des modélisations présentées et la justification d'une mise à 2x2 voies impérative de ce tronçon. La modélisation s'appuie sur des données anciennes (sur la progression constatée entre 2005 et 2015) et ne semble pas tenir compte de la tendance des 5 dernières années qui inversement semble à la baisse. L'accident PL du 9 mars dernier (PL renversé ayant entraîné d'énormes embouteillages) est un argument complémentaire permettant de remettre en cause le trafic PL de shunte de l'A39 via la N83. Je reste persuadée que si ces milliers de PL journaliers en grand transit, dont les circulations sont très impactantes (notamment dans le franchissement des deux giratoires), étaient réaffectés sur l'A39 (responsabilité préfectorale pour la protection des populations), une fluidité relative serait retrouvée et permettrait ainsi d'éviter un tel investissement d'argent public et l'aggravation inéluctable du phénomène. Une étude INDEPENDANTE de la maîtrise d'ouvrage sur cet aspect est sans doute indispensable avant d'engager un tel projet.

**« Les bassins de rétention prévus auront un impact sur le paysage important (artificialisation, clôture, intégration paysagère difficile), notamment celui prévu sur le site inscrit au patrimoine dénommé « Colline de la Roche d'Or. Ce principe paraît difficilement acceptable. Le principe réglementaire du ZAN n'est pas respecté par ce projet.**

**Certains objectifs de sécurité (traitement acoustique, assainissement routier et transparence écologique de la voie) pourraient tout à fait être décorrélés de la mise à 2x2 voies de l'infrastructure.**

**L'analyse d'impact du projet sur les surfaces naturelles et anthropisées peut sembler très optimiste et minimisée. A des fins d'éclairage, il serait nécessaire d'indiquer les surfaces actuellement perméables qui seront imperméabilisées (infrastructure, bassin d'assainissement, ouvrages de franchissement...).**

**Il manque la localisation des bassins d'assainissement et leur emprise sur la plupart des cartes. L'implantation de l'aire réservée au contrôle des PL ne paraît pas opportune en milieu urbain. Le maintien des piles de pont de l'ouvrage existant à des fins écologiques est très discutable.**

**Aucun document ou carte n'indique précisément les acquisitions nécessaires et leur nature.**

**L'optimisme sur l'impact paysager du projet est sans doute discutable et à nuancer (impact visuel des protections acoustiques et de la mise à 2x 3 voies à certains endroits si l'on considère les voies d'insertions (au droit de Micropolis notamment)).**

**L'effet catalyseur de l'infrastructure n'intègre pas les limites territoriales de ces documents de planification et celui en provenance de territoires limitrophes plus lointains (Pays Riolois, CC Jura Nord...).**

**Les protections acoustiques pouvant atteindre 4 m de hauteur auront sans doute un effet limité sur les logements situés en forte surélévation de la voie notamment en raison de l'accroissement de la vitesse de circulation de 20km/h génératrice de bruit supplémentaire, de l'augmentation du trafic.....**

**Il est étonnant que la parcelle située en amont du nouvel ouvrage de franchissement en rive droite immédiate du Doubs ne soit pas cartographiée et donc que son potentiel enjeu écologique ne soit pas déterminé. Cette parcelle est pourtant inscrite au patrimoine dénommé « Colline de la Roche d'Or ».**

**Les documents présentés indiquent une stagnation et une décroissance progressive « de l'ordre de 1% par an depuis 2016 » du trafic VL. Pour autant les simulations retenues pour la période 2012-2050 sont de**

**+1,1%/an pour les VL et de +1,3% an pour les PL (scénario tendancier). Or comme le montre un autre graphique, ce trafic PL a été multiplié par 3 sur la section depuis 2012 (shunte A39 via la RN83). Ce comparatif pose question quant à la fiabilité des modélisations présentées et la justification d'une mise à 2x2 voies impérative de ce tronçon. La modélisation s'appuie sur des données anciennes (sur la progression constatée entre 2005 et 2015) et ne semble pas tenir compte de la tendance des 5 dernières années qui inversement semble à la baisse.**

### **RN103 Thierry**

Sujet: Echangeur du Champ Melin

Je suis un habitant de Beure, j'emprunte cet axe tous les jours, je suis donc impatient que les travaux démarrent le plus rapidement possible. Cependant, j'émetts une grosse réserve sur la création de l'échangeur du Champ Melin car il va provoquer un goulet d'étranglement supplémentaire pour tout le trafic sur l'axe Lyon-Besançon. L'échangeur représenté sur le plan est trop petit, il faudrait garder une route sans obstacle et aménager une bretelle de sortie pour rejoindre le point 17.

**« Réserve sur la création de l'échangeur du Champ Melin car il va provoquer un goulet d'étranglement supplémentaire pour tout le trafic sur l'axe Lyon-Besançon. L'échangeur représenté sur le plan est trop petit, il faudrait garder une route sans obstacle et aménager une bretelle de sortie pour rejoindre le point 17. »**

### **RN109 Christophe Kientz**

Je viens de regarder le projet (qui aurait dû être construit il y a des années!), et j'y vois quelques problèmes:

Le premier gros problème de cet endroit est le trafic de navetteurs venant de la direction de Larnod, qui est sévèrement ralenti par les 2 ronds-points de Beure: or non seulement ces 2 ronds-points vont continuer d'exister (donc le problème de trafic va continuer), mais en plus, pour rendre le problème encore pire, le projet rajoute un troisième rond-point à ce trafic (Champ Melin). Pas d'amélioration du trafic!

Le fait de garder les 2 ronds-points de Beure va aussi nuire au trafic Saint Ferjeux vers Larnod, et ne va pas résoudre la longue file d'attente que l'on connaît actuellement le long de la Malcombe, et de fait pourrait même nuire à la fluidité du trafic vers Saône. Ce flot de trafic a aussi besoin de files de trafic sans interruption, évitant les ronds-points.

Dans un sens comme dans l'autre, le fait de faire passer le trafic de la côte de Larnod par les 2 ronds-points ne résout en rien le gros du problème actuel: dans ces conditions, pourquoi dépenser autant d'argent si ce n'est pas pour améliorer le trafic (un bouchon pollue beaucoup que du trafic fluide, faut-il rappeler...).

L'autre gros problème actuel est le trafic des navetteurs qui vient du plateau par la descente des Mercureaux. Si ce trafic évitera bien le rond-point, ce trafic va maintenant être gêné par le passage de 2 voies à une seule voie juste avant le pont sur le Doubs, ce qui ne résoudra pas les bouchons dans la

descente... Ce fort trafic mérite bien de garder 2 files de circulation dans toute cette zone. Projet bien décevant, qui ne va rien résoudre, en fait...

**Trafic de navetteurs venant de la direction de Larnod sévèrement ralenti par les 2 ronds-points de Beure : or non seulement ces 2 ronds-points vont continuer d'exister mais le projet rajoute un troisième rond-point à ce trafic (Champ Melin). Le fait de garder les 2 ronds-points de Beure va aussi nuire au trafic Saint Ferjeux vers Larnod.**

**L'autre gros problème actuel est le trafic des navetteurs qui vient du plateau par la descente des Mercureaux. Si ce trafic évitera bien le rond-point, ce trafic va maintenant être gêné par le passage de 2 voies à une seule voie juste avant le pont sur le Doubs, ce qui ne résoudra pas les bouchons dans la descente... Ce fort trafic mérite bien de garder 2 files de circulation dans toute cette zone.**

### **RN117 Jean-Luc HAMOT**

Sujet: Non-sens écologique

Ce projet est une aberration écologique. Plus il y aura de routes, plus il y aura de voitures, et cela sans diminuer le moindre du monde les bouchons. C'est prouvé !!! Dans le contexte écologique actuel, j'aurais aimé un peu plus de courage. La voiture c'est has-been, le contexte actuel nous le rappelle suffisamment. Quant-aux camions, ils peuvent passer par l'autoroute.

**Faire passer les camions par l'autoroute**

### **RN123 Laurent JEUNET**

4 remarques sur ce projet: - on fait croire que ce sera une mise à 2X2 voies de ce tronçon, ce qui est faux, puisque la division de trafic se fera au niveau d'Emmaüs, mais seul un tronçon 2 voies conduira à la voie des Mercureaux qui, elle, est à 2x2 voies. Cela ne résoudra donc pas du tout le problème de goulet d'étranglement aux heures de pointe et les bouchons persisteront... bien beaucoup d'argent pour un résultat proche du nul. -Une portion réservée aux modes de déplacement alternatifs à la voiture réduite, avec à peine une petite passerelle vers Micropolis, alors que cette voie coupe littéralement la ville en deux. Il s'agit d'une autoroute urbaine, calibrée comme telle... alors que la vitesse théorique y sera limitée à 70 km/h.... illusoire! - Une artificialisation de terres encore cultivées récemment alors que la simple interdiction du trafic de transit PL suffirait à fluidifier considérablement la circulation, au moins aux heures de pointe liées à l'activité de la ville de Besançon. -De fortes réserves sur l'ouverture d'une sortie depuis le quartier des Vallières direction Beurre. Je travaille à la PFC, et il faut s'attendre à un énorme report du trafic en provenance de Planoise sur cette voie pour éviter le rond-point de Micropolis..... dans une zone accueillant des structures de soins et des lycées.... ce qui n'est pas le plus heureux à l'heure où on connaît les méfaits de la pollution automobile.

**« La division de trafic se fera au niveau d'Emmaüs, mais seul un tronçon 2 voies conduira à la voie des Mercureaux qui, elle, est à 2x2 voies. Cela ne résoudra donc pas du tout le problème »**  
**« portion réservée aux déplacements alternatifs à la voiture réduite »**  
**« Une artificialisation de terres encore cultivées »**  
**« De fortes réserves sur l'ouverture d'une sortie depuis le quartier des Vallières**

**direction Beure... et il faut s'attendre à un énorme report du trafic en provenance de Planoise sur cette voie pour éviter le rond-point de Micropolis..... »**

#### **RN124 Stéphane BONIN**

Autoroute Urbaine qui scinde la ville en deux : Besançon et Quartier Planoise Projet trop couteux pour résultat attendu Privilégier régulation du transit poids lourds avec interdiction de transit. Place aux modes doux pas réfléchi.

**« Autoroute urbaine qui coupe la ville en 2. Coût, interdire trafic PL. Place modes doux pas réfléchi »**

#### **RN128 Stéphane Mouton, 2 Chemin du Champ Melin**

Étant propriétaire d'une maison au 2 chemin du Champ Melin et d'un immeuble au 22 chemin des Vallières à Port Douvot et de plusieurs parcelles agricoles qui sont directement impactés par ce projet, je me permets de vous évoquer mon avis.

Suite à une consultation avec les riverains propriétaires et locataires du chemin des Vallières côté pair: Monsieur Chevallier, Monsieur Frayon, Monsieur Bressant, Madame Gillet, Monsieur Robin, Madame Frésard, Madame Querry, et moi-même, nous tenons à vous informer que nous sommes CONTRE le projet de dévier le Chemin des Vallières côté pair vers nos habitations au lieu de le laisser en lieu et place en bordure de la RN57

Pour plusieurs raisons:

- cette rue (du N°14 au N°22) est une rue sans issue. - le chemin en tout venant qui descend sur le chemin des Vallières en bordure du boulevard a été réalisé par nos soins et sur notre parcelle cadastrée LM 21. En effet, durant les années 1970-1980, ce chemin a été réalisé pour avoir un accès plus rapide aux autres terrains qui étaient cultivés par mes Parents et Grands-Parents étant maraîcher. Il n'est plus utilisé depuis le décès de mon Père et l'avons condamné.

- l'incompréhension de faire passer les véhicules sur cette rue en bordure de maisons (les escaliers des maisons jouxtent la route) alors qu'à l'heure actuelle les véhicules empruntent la route en bordure de la RN57.

- pour des raisons de sécurité (enfants qui jouent sur cette fin de rue et beaucoup d'animaux divaguent).  
- pour des raisons de bruits liés à la circulation prononcée de véhicules. - et de plus la largeur actuelle du chemin des Vallières (du N°14 au N°22) ne permet aucun croisement de véhicule. Pour conclure, nous désirerions donc que l'accès depuis le début (route du Fort de Planoise) du chemin des Vallières à Port Douvot côté paire pour se rendre au bas de port Douvot (au bord du Doubs) soit comme à l'heure actuelle, c'est-à-dire sur le chemin principale en bordure de la RN57.

Nous sollicitons également des murs acoustiques tout le long de la route du chemin des Vallières à Port Douvot côté Pair; aucune matérialisation n'apparaît sur les plans à notre niveau pour nous protéger de la pollution sonore importante sur ce secteur alors que nous sommes plusieurs maisons côte à côte. Je tiens

à vous informer que je suis né dans ce quartier de campagne agricole, vécu et travaillé avec mes Parents et Grands-parents, aujourd'hui tout est remis en question pour une deux fois deux voies. J'espère que vous tiendrez compte de mon avis. Dans l'attente de votre retour positif, Veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

**CONTRE le projet de dévier le Chemin des Vallières côté pair au lieu de le laisser en lieu et place en bordure de la RN57 pour plusieurs raisons : rue sans issue, passage prévu en bordure des maisons, sécurité des habitants, bruits. Maintenir la situation existante. Demande de protections acoustiques le long de la route des Vallières.**

### **RN129 DEMOUGEOT David**

Sujet: Contre le dédoublement de RN57

Je m'oppose à ce projet de développement d'une route qui possède déjà de nombreux inconvénients. En plus de la dimension écologique élémentaire et fondamentale qui place ce projet directement dans le passé (artificialisation des sols, hausse des émissions tout proche de terrains de sport et écoles alors que l'asthme augmente partout, travaux destructeurs et émetteurs de CO2...), il pose de nombreuses questions urbaines dramatiques. Faire plus de place aux véhicules motorisés entraîne une augmentation de leur utilisation : elle est contre-productive pour les modes doux et au train, au ferroutage qui sont une part importante de réduction de la catastrophe climatique. Nous savons que le pétrole est en voie de disparition et participe au réchauffement climatique. Qu'il faut avec urgence réduire la circulation routière. Par ailleurs, la RN57 fait déjà office de frontière entre deux mondes.

Travaillant régulièrement à Planoise et au Centre-ville, je peux témoigner de l'écart considérable qui sépare les deux espaces de la même ville. Le tramway ne suffit pas et une double voie avec murs anti-bruit aurait un effet désastreux sur la jeunesse de ce quartier ghettoisé (cf. taux de pauvreté) qui a besoin d'une ouverture sur le monde plutôt qu'un repli sur soi. Cette dimension symbolique ne doit pas être négligée : notre ville a besoin de liens pour faire société. Ils sont faibles et ne peuvent se réduire encore plus. Il est urgent d'accepter l'arrêt de projets qui ont prouvé leur dangerosité et de penser à des projets écologiquement et symboliquement positifs : ouvrir de nouvelles lignes de ferroutage, développer le covoiturage, les bus et parkings relais avec des politiques incitatives.

**« Projet qui relève du passé au niveau écologique, frontière entre 2 mondes, murs anti bruits auront un effet désastreux sur la jeunesse de Planoise, ce quartier ghettoisé qui a besoin d'une ouverture. Dimension symbolique qui ne doit pas être négligée .Penser à des projets écologiquement et symboliquement positifs. »**

### **RN135 Marie Christine Jouffroy Casenove (Beure)**

Je profite de l'enquête publique pour dénoncer ce projet de doublement de la RN 57 entre Beure et Micropolis.

Cette "autoroute", qui coupe encore plus Planoise du reste de la ville, ne s'inscrit pas dans le plan urgentissime de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et donc d'arrêter le "tout voiture" et ne répond en rien, bien au contraire à la problématique de la qualité de l'air.

Toutes les alternatives n'ont pas été envisagées (développer les transports publics, sécuriser et encourager les trajets à vélos, prioriser le co-voiturage, décaler les horaires de travail pour fluidifier les heures de pointes, proposer des véhicules partagés dans les villages autour de Besançon...sans oublier le "déportement" du transit des camions qui évitent l'autoroute.)

Nous savons d'expérience que le doublement de voies de circulation désengorge de façon extrêmement temporaire la circulation, il encourage surtout de nouvelles installation en périurbain, ce qui ramène rapidement des problématiques de trafics... Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter à mes arguments.

**« Autoroute qui coupe encore plus Planoise et le reste de la ville .Arrêter le tout voiture. Toutes les alternatives n'ont pas été envisagées. Le doublement des voies de circulation ne désengorge que de façon temporaire et surtout encourage de nouvelles installations en périurbain »**

#### **RN137 POIGNAND ANNIE**

Le projet tel que présenté par la DREAL, semble résulter d'études environnementales réfléchies, les murs anti-bruit prévus limiteront voire supprimeront les nuisances sonores. Il est indispensable que soient prévus des passages grande et petite faune.

**Il est indispensable que soient prévus des passages grande et petite faune.**

#### **RN142 Catherine CACHOT**

Le projet en cours amènera pollution supplémentaire, engorgement de camion, est un projet d'autoroute urbaine' hérité des années 70 continuées en 90. Il va à l'encontre des rapports du GIEC. Il apporte pollution sonore, visuelle et de l'air pour les habitants de Beure, l'Arnold, Besançon. Besançon deviendra une ville grise avec des camions et des routes de 50 m de large. Place aux transports collectifs, aux cyclistes et aux piétons. Ouverture et passage entre les villes et les quartiers. Non à l'enclavement de Planoise. Place également à la circulation sous toutes les formes pour les habitants. Les camions et la circulation qui ne font que traverser Beure et Besançon doivent être déviés et prendre l'autoroute qui existe pour cela. C'est pour vivre dans une ville qui respire que les habitants ont voté vert ! Pas pour une autoroute dangereuse à la santé qui coupe Besançon en 2. Merci pour votre attention Catherine Cachot Habitante de Beure travaillant à Planoise concernée par le projet en 57.

**Autoroute héritée des années 70 qui va à l'encontre du GIEC. Pollution. Enclavement Planoise. Camions qui traversent Beure et Besançon doivent être déviés**

### RN143 Mickael PETIFOURG

Je sais que cet axe pose beaucoup de problèmes de circulation et bouchons aux heures de pointes mais au vue des recommandations environnementales du GIEC ne serait-il pas temps de construire nos villes autour d'autres moyens de transport que la voiture, en arrêtant de rendre ce moyen de transport avantageux? A la place on pourrait optimiser les transports en commun dans cette zone et surtout aménager des pistes cyclables séparées de la route pour rendre l'utilisation du vélo comme évidente sur des trajets de moins de 5km?

**Construire nos villes autours d'autres moyens de transport. Optimiser les transports en commun, aménager des pistes cyclables séparées de la route pour rendre le vélo évident sur trajets de moins de 5 kms**

### RN144 Isabel NUNES

La mise à 2x2 voies de la RN 57 est primordiale pour désengorger la circulation qui est de + en + intense sur le secteur de Micropolis, y compris le samedi. Le projet doit permettre aux piétons de ne plus traverser l'axe actuel qui se situe face à l'entrée de Micropolis avec un feu qui accentue le phénomène de bouchons et bloque parfois + de 50 véhicules pendant pour qu'une seule personne puisse traverser les voies. La mise à double sens de la voie d'accès au quartier des Vallières devient indispensable avec l'ouverture courant 2022 de 2 commerces d'envergure (Grand Frais et Marie Blachère) qui vont intensifier la circulation sur la rue Blaise Pascal. La limitation à 70 km/h de la RN 57 devrait permettre de fluidifier le trafic. En revanche le projet ne mentionne pas le giratoire de Micropolis, actuellement peu lisible, notamment au niveau des sorties où l'on passe de 3 voies à 1 seule dans le sens Planoise St Ferjeux, sans aucune signalisation horizontale facilitant le positionnement et l'insertion des véhicules.

**Le projet ne mentionne pas le giratoire de Micropolis, actuellement peu lisible, notamment au niveau des sorties où l'on passe de 3 voies à 1 seule dans le sens Planoise St Ferjeux, sans aucune signalisation horizontale facilitant le positionnement et l'insertion des véhicules.**

### RN145 G. LORIMIER

#### PROBLEME ACCES ENSEMBLE MAISONS DU 200 AU 226 RUE DE DOLE

Une première concertation publique a eu lieu du 1/10/2017 au 27/11/2017 avec un bilan en avril 2018 qui a conduit à des évolutions importantes de ce projet, notamment suite à la demande des riverains juxtaposant la rue de dole (qui est devenue une pénétrante à un moment donné) pour la réalisation d'un accès sécurisé à la douzaine de maisons. Réalisation devenue vitale, suite à l'augmentation constante du nombre de voitures circulant au quotidien sur cet axe, et auquel s'ajoute le non-respect par les automobilistes de la limitation de la vitesse à 50 kms devant nos maisons.

Une deuxième phase de concertation publique a eu lieu du 8/10/2019 au 15/11/2019 prenant en compte notre demande et avec à l'appui la concrétisation d'un élargissement du trottoir, accès par la rue Einstein ou avant, ensuite rue Kastler jusqu'au magasin « Métro » et création d'une continuité de route parallèle au boulevard pour rejoindre le trottoir élargi concomitant à la rue de Dole. Projet qui impliquait de prendre un mètre ou plus à chaque propriété, et la destruction de la maison sise au 224 rue de Dole (accès maison étant directement sur le trottoir).

A cet effet, l'ensemble des riverains a été invité par Mme ..... de la DREAL le mardi 19/11/2019, pour parler de ce projet de sécurisation et écouter toutes nos suggestions. Un dizaine de personnes étaient présentes à cette réunion. Un rdv a été organisé avec les propriétaires de la maison incriminée pour évaluation du bien. En septembre 2021, comme personnellement, nous n'avions pas de nouvel de ce projet, nous avons contacté Mme ..... de la Dreal qui en décembre 2021, nous a informé par mail, que la réalisation de ce projet était subordonné à la réponse de nos voisins et comme ces derniers n'avait pas répondu dans les temps, le projet de la réalisation de ce nouvel accès n'était plus inclus dans le dossier de déclaration d'utilité publique.... !!!!! Nous savons depuis que nos voisins se sont mis en rapport avec la DREAL en précisant qu'ils étaient d'accord sur les propositions émises. Nous regrettons vivement d'être mis devant le fait accompli sans avoir été prévenu du projet d'annulation de cette réalisation d'accès sécurisé...

La DREAL est parfaitement au courant de nos problèmes d'accès, soit en rentrant ou en sortant de nos maisons et la dangerosité que nous subissons au quotidien . A noter, qu'il y a une quinzaine d'années, un enquêteur était venu nous « sonder » avec trois propositions pour notre quartier : 1) Faire une route parallèle à la rue de Dole réservée uniquement aux riverains, 2) Faire un accès à l'ensemble des maisons par la rue Kastler, 3) Détruire le quartier... Il y quelques années, le trottoir a été un peu élargi, pour nous permettre un meilleur accès, mais cette avancée est nettement insuffisante au vu du nombre de voitures qui circulent maintenant sur cette portion de la rue de Dole.

Nous demandons aux autorités compétentes de re inclure la réalisation de l'accès à l'ensemble de nos maisons comme il avait été fait lors de la seconde phase de concertation publique en 2019, car il en va quasiment de notre survie au quotidien ;

**Demande de ré-inclure la réalisation de l'accès à l'ensemble de nos maisons comme il avait été fait lors de la seconde phase de concertation publique en 2019, car il en va quasiment de notre survie au quotidien**

**RN147 Joël ABISSE**

Pourquoi le tronçon de la RN 57 traversant le Doubs est à 2 x 1 voie au lieu de 2 x 2 voies, ce qui provoquera inexorablement des ralentissements et/ou des bouchons aux heures de pointe ?

**Pourquoi la traversée du Doubs n'est-elle pas à 2X2 voies pour éviter les ralentissements ?**

**RN153 Alain GENTINE**

Je demande le passage à 2x2 voies du contournement de la RN 57 à Beurre.

## **Demande passage à 2 fois 2 voies à Beure**

### **RN162 Alain TOUYARD**

A la lecture du dossier, ce projet d'aménagements de la RN 57 s'avère pertinent en terme d'environnement (emprise, bruit, qualité de l'air, mobilité douce) Malgré cela, je m'oppose catégoriquement à sa réalisation compte tenu qu'il ne tient pas compte des rapports du GIEC et du Grenelle de l'environnement et de l'impérieuse nécessité de réduire le trafic automobile de façon drastique pour tenir les objectifs. Ainsi à peine son édification réalisée voire, espérons-le, bien avant, cet aménagement s'avérerait obsolète, couteux et contre-productif. Pensons l'avenir en changeant de paradigme et utilisons toutes les ressources pour promouvoir les déplacements en mode doux ou moins énergivore et polluants (limitation de vitesse, parkings en sortie de ville, ferroutage, extension de desserte du tram densification de l'espace urbain, détournement et ou interdiction du trafic poids lourds, interdiction de trafic véhicules polluants dans la cité..).

**Contre. « Changeons de paradigme. Couteux, contreproductif »**

### **RN165 Stéphane DODANE**

Il est plus qu'urgent de désengorger cette sortie de ville. Le feu tricolore de Micropolis est juste anxiogène. Pensez également au futur grand frais et à sa sortie.

**Feux Micropolis anxiogènes. Penser à sortie Grand Frais**

### **RN168 Mr BRESSAND Sylvain & Mme GILLET Carole**

Nous sommes locataires au 22 chemin des Vallières à Port Douvot 25000 BESANCON, et nous ne comprenons pas pourquoi vous voulez dévier la route parallèle à la RN 57 EXISTENTE sur la voie sans issue du 14 au 22 ch des Vallières + le chemin carrossable qui descend sur la voie de Port Douvot. Nous attirons votre attention sur le fait que ce nouveau tracé serait dangereux pour les habitants, les enfants, les animaux domestiques ainsi que beaucoup d'animaux sauvages qui empruntent ces lieux proches de la forêt. C'est pour ces raisons que nous sommes contre cette déviation. En espérant que vous tiendrez compte de nos remarques.

**Pourquoi dévier la route parallèle à la RN 57 existante sur la voie sans issue du 14 au 22 chemin des Vallières et chemin qui descend sur la voie Port Douvot ? Conséquences : dangers habitants, enfants et faune.**

### **RN169 Louis BERTRAND**

Très bonne chose d'enfin faire sauter le goulot d'étranglement de Beure/Planoise... Un double rond-point à une distance d'environ 20/30m est une ineptie. La fonction d'un rond-point est de fluidifier la circulation. Alors que le fait d'en mettre 2 l'un à côté de l'autre, demande d'ajouter des feux de circulation !? Vu le

coût d'un rond-point, on peut se demander à quoi servent-ils ? Il serait bon de prendre exemple sur des "ronds" points ovales déjà existants qui fonctionnent (ex. à Nyon en Suisse GPS : 46.38192941961674, 6.228434851611809). D'autre part, il serait bien de limiter le flux des poids lourds en transit sur la RN83 en orientant celui-ci sur l'autoroute afin de fluidifier et désencombrer la circulation à Beure et tous les villages jusqu'à Poligny voir Lyon. Celui-ci est quasi inexistant sur la RN57 puisque que la circulation PL est interdite en Suisse.

### **Problème succession de ronds-points à Beure et feux tricolores. Limiter trafic PL en transit sur la RN 83**

#### **RN174 Sandrine CASSULY Romain Guaglio chemin des Piccotines 25720 BEURE**

Brève présentation : nous sommes habitants de la commune de Beure au quartier des Piccotines, depuis une quinzaine d'années, salariés dans la périphérie de Besançon sans possibilités « simples » d'utiliser les transports en communs ou se véhiculer à vélo pour se rendre au travail.

Nous sommes favorables au projet d'aménagement de la RN57, portion échangeurs de Micropolis à la commune de Beure et plus..... Nous utilisons cet axe aux heures de pointes et en journée, matin et soir, et il est systématiquement engorgé, saturé par un flot de véhicules mais aussi de poids lourds. Le goulot d'étranglement à Micropolis avec la réduction de la 2x2 en 1x2 obstrue complètement le trafic.

Le projet proposé porte néanmoins à réflexion sur plusieurs points : Pourquoi conserver 2 giratoires à Beure ? Ces deux giratoires sont tellement proches que le passage des camions bloque la fluidité de circulation dans les giratoires (ils sont obligés de se positionner sur les 2 voies) Les transformer en 1 ovale ? Aménager le giratoire de Beure (le plus ancien) avec la continuité du mur anti-bruit qui a été arrêté juste avant celui-ci : les camions circulent jour et nuit en continuité et les nuisances sonores des arrêts, redémarrages sont continuels La remise en conformité de trottoirs le long de la traversée du village afin de sécuriser l'accès aux riverains piétons exposés à la circulation locale, nationale et internationale. Prendre conscience que le transit des PL internationaux, nous ne parlons pas des dessertes locales rend la circulation moins fluide sur cette portion de RN57 /RN83 qui en est la continuité. On observe parfois des « trains » de camions qui se suivent et empruntent la RN 57 (sortie autoroute Valentin) pour rejoindre la RN83 (entrée autoroute Arbois) Ils saturent davantage la circulation, dégradent l'infrastructure de la région et augmentent l'insécurité routière, la pollution et les nuisances sonores sans qu'il n'y ait pour autant consommation locale et profit économique. Nous parlons là de « portion transit » pour ce type d'utilisateurs, portion non adaptée à ce flux (route étroite, traversée de nombreux villages) Pourquoi ne pas les obliger à prendre la portion d'autoroute existante, tout acteur sait que seule la raison économique de leur trajet en est le leitmotiv. Figure sur le schéma du projet des voies « mode doux », repenser une sortie de voie cyclable au niveau du futur commerce Grand Frais : est actuellement dessiné un axe entrant de la ville mais pas d'axe sortant permettant de rejoindre la voie en création et en direction de la vélo route près du Doubs. Ce projet d'inscrit dans la continuité de l'aménagement de Besançon. A ce jour il est indispensable. Il faut savoir le mener en ménageant confort des riverains locaux en primeur, sécurité routière et écologie.

**Pourquoi conserver 2 giratoires à Beure ? Ces deux giratoires sont tellement proches que le passage des camions bloque la fluidité de circulation dans les giratoires. Les transformer en 1 ovale ?**

**Aménager le giratoire de Beure en prolongeant le mur anti bruit existant. Remettre en conformité les trottoirs en traversée de Beure. Obliger les PL à prendre l'autoroute. Repenser une sortie voie cyclable au niveau de Grand Frais (seul un axe entrant apparait sur le plan mais pas d'axe sortant permettant de rejoindre la voie en création et la vélo route.**

#### **RN176 Mathieu BROUILLET**

Je suis tout à fait favorable à terminer le contournement de Besançon en 2x4 voies. Il me paraît complètement fou qu'une 4 voies se terminent pas un feu devant Micropolis. Matin et soir, c'est très compliqué pour l'ensemble des usagés. Enfin, c'est extrêmement dangereux avec ce niveau de circulation de laisser un passage piéton entre Micropolis et Planoise.

**Problème du feu devant Micropolis et du passage piéton dangereux entre Micropolis et Planoise**

#### **RN178 DENIS**

il est temps de terminer ce point noir qui est usant à vivre au quotidien. Habitant en plein dans ce lieu c'est très difficile à vivre. On fait des ronds-points pour fluidifier après on met des feux pour bloquer les ronds-points il y a vraiment des aberrations dans ce dossier qui n a jamais été finalisé depuis la fin des années 60. C est urgent de faire quelque chose.

**« On fait des ronds-points pour fluidifier et après on met des feux pour bloquer les ronds-points »**

#### **RN186 Laurent FUMEY**

Ce projet de travaux titanesque appartient au passé. Il est du même type que celui de la gare Franche-Comté TGV qui est un fiasco. Les bouchons sur cette route sont limités à 2 ou 3 heures grand maximum par jour. La première mesure à prendre qui permettrait de diminuer les dépenses de l'état et des collectivités est d'interdire le trafic au millier de poids lourds - essentiellement étrangers - en transit chaque jour qui quitte l'autoroute à Valentin pour la reprendre après Poligny afin d'économiser quelques euros. C'est une évidence. Ces poids lourds défoncent les routes qu'il faut réparer et polluent l'atmosphère. Les chauffeurs vivent dans des conditions sanitaires déplorables (ex. le pont de Planoise sert d'urinoir) et balancent leurs poubelles aux abords des parkings de la nationale (ex. celui de la route de Chenecey-Buillon). Pas besoin de cabinets conseils constater cela. J'invite les élus à faire une simple observation le matin et le soir sur les points névralgiques.

**Projet appartenant au passé. Interdire le trafic aux PL qui défoncent les routes et polluent.**

#### **RN188 Estelle COLIN**

En tant que citoyenne informée sur le changement climatique, ayant lu le dernier rapport du GIEC et les préconisations faites aux dirigeants quant au changement nécessaire de nos mode de vie, je suis profondément choquée de la poursuite d'aménagements routiers. La voiture individuelle représentent plus de 50% des émissions de GES du secteur des transports, lui-même premier secteur émetteur de notre pays. Nos dirigeants s'engagent sur des réductions d'émissions ambitieuses et pourtant, rien ne change, les projets routiers restent l'évidence, ce n'est pas sérieux, c'est même bien pire, c'est totalement irresponsable.

<https://datagir.ademe.fr/blog/impact-carbone-mobilite-eco-deplacement>

Ce projet est d'un autre âge, il continue à encourager les déplacements en voiture individuelle et soutient l'étalement urbain en facilitant les trajets. C'est accablant. De plus, la fluidification ne sera que de courte durée du fait du trafic induit, ce fait est largement documenté chez les géographes. C'est, en plus d'un projet anachronique, un gaspillage d'argent public, puisqu'il n'apporte qu'une solution à très court terme.

[https://www.ici-grenoble.org/user/mes-fichiers-a-moi/la-une/8165/Rapport\\_Heran.pdf](https://www.ici-grenoble.org/user/mes-fichiers-a-moi/la-une/8165/Rapport_Heran.pdf)

Il contribue également à couper davantage Planoise du reste de la ville. Je fais appel au sens des responsabilités de nos décideurs, il faut changer de politique et faire preuve d'imagination, proposer des alternatives, inventer !

**Projet contraire aux engagements pris pour lutter contre le réchauffement climatique : encouragement des déplacements en voiture individuelle et étalement urbain.**

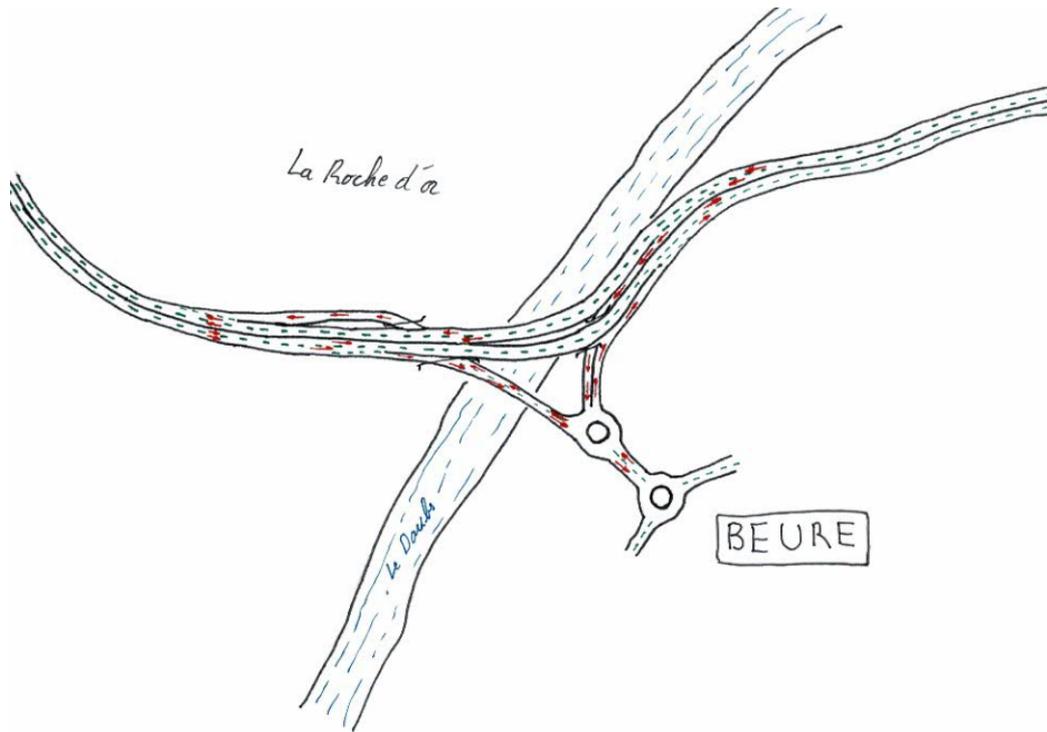
**La fluidification ne sera que de courte durée et le projet contribue à couper davantage Planoise du reste de la ville.**

### **RN190 Laurent PARIS**

Je tenais à vous exprimer mon avis sur le projet "RN 57-Achèvement du contournement de Besançon" : Le projet est d'une grande nécessité pour en finir avec les seuils de saturation des véhicules aux heures de pointe.

Cependant, je vous propose d'étudier ma proposition qui à pour but de réaliser un véritable contournement en 2x2 voies sur l'ensemble du parcours. Les points 16, 17,18 et 19 sont à ré-étudier car la circulation repasse en une voie sur ce secteur. D'autre part je ne vois pas l'intérêt d'une aire de contrôle pour poids lourds à proximité du Champs Melin, car il en existe déjà une sur la commune de Morre au haut de la voie des Mercureaux.

Je vous joins une proposition qui permet de conserver le contournement en 2x2 voies. Je crains que votre projet tel qu'il est, ne fasse que déplacer le problème d'une centaine de mètres et ne résolve pas la situation actuelle. Ce qui serait dommage pour un investissement de 130 millions d'euros.



**Favorable au projet, il propose une évolution au niveau de la partie Sud du Champ Melin à Beure. Il s'interroge sur la nécessité d'une aire de contrôle poids-lourds alors qu'il en existe une dans la commune de Morre.**

#### **RN191 Angélique AIRES**

Travaillant à la polyclinique, il faudrait vraiment une deuxième sortie. Surtout depuis qu'il n'y a qu'une bretelle au niveau du lycée, ça devient compliqué à certaines heures. Ce n'est pas normal vu le flux que nous ne puissions pas sortir par au moins 2 cotés.

#### **Sortie polyclinique**

#### **RN197 Jean-Marc PORTHAULT**

J'ai consulté attentivement l'ensemble du dossier, y compris les budgets qui devront être alloués à cette infrastructure. Non seulement il me semble évident qu'il faille réaliser ces équipements mais il faut, de plus, allez vite, très vite pour éviter l'embourbement que les bisontins ont connu pour qu'enfin la voie des Mercureaux soit mise en service après plus de 30 ans de tergiversations.

A cette époque, Besançon était la seule agglomération de plus de 100.000 habitants à n'avoir pas de contournement ; il a été réalisé à 80 %, achevons enfin l'ouvrage !!!

Je rajouterais que cela doit aller de pair avec une régulation du trafic des poids lourds sur la RN 83. Pourquoi ne sont-ils pas assujettis à une obligation d'emprunter l'A39 et l'A36 quand ils viennent du sud !!...mystère ! Madame et Messieurs les élus Verts, il est temps de prendre de vrais décisions !!

## Régulation du trafic poids-lourds sur la RN 83 nécessaire en parallèle du projet

### RN198 Salih KURT

je souhaite participer à l'enquête en cours. Je suis fortement impacté tous les jours pour me rendre depuis Valdahon à mon travail à Besançon. Je suis tous les jours bloqué dans des bouchons car des doubles débouchent sur un rond-point où l'on perd la priorité.

Proposition1: (low-cost)

- 1- suppression du rond-point
- 2- insertion directe sur le pont des véhicules descendant des tunnels avec ralentir 30km/h.
- 3- véhicules venant de Besançon souhaitant aller au tunnel vont jusqu'au 2ème rond-point 100m plus loin et retournent direction Besançon en prenant la première sortie direction tunnel.
- 4- véhicules venant de Beurre direction Besançon cèdent le passage au véhicule descendant du tunnel.

Proposition 2: (premium) création d'un deuxième pont avec séparation des flux transit du rond-point

### Proposition de modification du secteur de Beure

### 199 Elias

Comment est-il possible d'être opposé à ce projet ? Seules les personnes qui vivent et travaillent au centre-ville ou bien les personnes qui ne sont pas de notre région peuvent l'être. Pour ceux qui empruntent quotidiennement cette route, c'est une galère. Et pourtant, il s'agit d'un axe majeur, une artère vitale pour l'attractivité de notre territoire. Il existe tellement d'itinéraires (périurbains, interurbains, interrégionaux, internationaux) qui passent par la RN57 que les transports en commun ne peuvent s'y substituer.

Et pourtant, je ne suis pas contre la réduction de la place de la voiture en centre-ville ou dans les quartiers qui sont bien desservis par les transports en commun tant qu'ils n'incluent pas de routes d'intérêt régional, national voire international.

Bref, je suis à 100% pour la mise à 2x2 voies de l'E23. Par contre, je ne comprends pas pourquoi, dans le projet présenté, la portion entre l'aire de contrôle et le pont qui passe au-dessus du Doubs est en 2x1 voie. C'est pas compréhensible et les bouchons persisteront. J'ai l'impression que l'État et la région concentrent tous les moyens pour la RCEA et délaissent la RN57. C'est injuste.

**Question du passage à deux routes à 2x1 voie entre Champ Melin et Beure, crainte que les bouchons persistent. Impression que tous les moyens sont concentrés sur la RCEA et délaissent la RN 57 [RCEA : Route Centre Europe Atlantique].**



Tracé détaillé de la route Centre-Europe Atlantique.

#### RN204 Q. ANSEL

La nouvelle version du projet apporte un bon nombre de solutions aux objections précédentes. Cependant, la partie concernant la jonction avec Beure, au niveau du "champ Melin" me semble très chargée en infrastructure et peu intuitive. Je suis convaincu que la variante "shunt court" proposée en 2017 (p35 de la notice C) répond mieux à de nombreux compromis en termes d'ajout d'infrastructures et fluidité du trafic.

**La variante shunt court proposée en 2017 était un meilleur compromis pour la partie entre Champ Melin et Beure**

#### RN207 Marcy 25

Je suis pour cet aménagement de 2\*2 voies pour désengorger Beure surtout le matin ... Bien que , bien que .... plus on met de voies , plus on met de voitures sur les routes ... Les gens s'organiseront peut être moins par exemple pour faire du co-voiturage ou télétravail ou autre.. Mais il y a un réel problème aux heures de pointe à Beure , ça c'est évident.. Il faut faire quelque chose. Et une voie uniquement pour camions par exemple ??? De la descente des Mercureaux à Micropolis. On fait bien des voies bus. Il n'y aurait déjà plus que des voitures dans la descente de Larnod à Micropolis. Une idée parmi d'autres

**Proposition d'une voie réservée poids-lourds des Mercureaux à Micropolis**

#### RN211 Christian RENARD

Un avis : la circulation sur cette portion de route est très difficile et les bouchons réguliers . Pourquoi continue-t-on à autoriser le transit des poids lourds entre Besançon et Poligny ? Pourquoi ne les oblige-t-on pas à prendre l'autoroute ? ils détériorent la chaussée et ce sont les contribuables qui doivent payer ! Le cas de ce chauffeur de camion biélorusse complètement ivre qui déverse son chargement de maïs sur

la chaussée est exemplaire : la circulation bloquée dans toute la ville et d'autres accidents en série ! Que font les responsables ? préfet ou autres ?

**Trafic poids-lourds : détérioration de la chaussée, sécurité.**

**RN213 Daniel**

La mise à 2x2 voies de la RN57 entre micropolis et Beure est nécessaire. Pas seulement pour les bisontins, mais pour tous ceux qui empruntent cet axe de contournement du centre de Besançon pour leur travail, et pour tous ceux qui traversent notre région. C'est une aberration ce rond point de Beure, comment est-il possible qu'il absorbe le flux de la RN57 et RN83. Donc oui, vite, les travaux sont à faire.

Il serait souhaitable de passer à 2x2 voies sur tout le parcours, y compris l'OA14, pour y gagner en fluidité et sécurité.

**Souhait que l'ensemble du tracé soit à 2x2 voies (y compris l'OA 14) pour un gain de fluidité et de sécurité.**

**214 Léon MUNEROT**

Concernant ce projet :

Le surdimensionnement de l'ouvrage me pose question. On assiste au choix de création d'une véritable autoroute urbaine, par endroit, c'est jusqu'à 2X3 voies ; par d'autre c'est l'élévation de gigantesques murs anti-bruits, de nouvelles bretelles d'accès, de ronds-points, de parkings poids-lourds. Et tout ceci pour fluidifier une route encombrée principalement aux heures de pointe, le matin et le soir. Aucune mesure de réduction du trafic routier n'est envisagée sur la RN57 et RN83 (incitation au développement intensif des transports en commun, au covoiturage, aux déplacements alternatifs). Seul l'usage personnel de la voiture est considéré comme normal et utile, ainsi que le transport PL.

Plus particulièrement concernant Beure.

La circulation pendulaire de la RN83 ainsi que son flux de PL continueront à bloquer les deux axes routiers (RN57 et 83), avec en prime trois ronds-points avant de rejoindre la RN57. Le trafic dans Beure sera fortement impacté, alors que le trafic sur la RN57 sera peut-être fluide. Aucune mesure de réduction du trafic PL n'est envisagée sur la RN83 particulièrement. Aucun aménagement pour empêcher le shuntage par le village ; shuntage qui va s'accroître avec la descente à sens unique vers Micropolis.

Le projet prétend proposer de réduire les nuisances en fluidifiant le trafic. Mais aucune donnée sur ces prétendues réductions, sur le trafic induit n'est avancée. Ajouter des voies et des infrastructures va mécaniquement augmenter le trafic. L'étalement urbain va encore progresser. Et dans dix ans, peut-être moins, le problème sera toujours d'actualité. Que fera-t-on alors ? Encore une voie ? Deux ? Dix ?

Aucun projet alternatif n'est envisagé. Le projet reprend des objectifs vieux de 30 ans. Les nouveaux modes de mobilité sont ignorés. Aucune incitation à moins utiliser la voiture individuelle, à réduire le trafic PL. Comment prétendre respecter les accords sur la neutralité carbone en œuvrant pour une

augmentation du trafic routier individuel ? Le monde change mais pas la mentalité de nos décideurs locaux, mais pas l'incitation à un autre usage des routes.

**Question sur l'aménagement : surdimensionnement, aménagements annexes... pour favoriser l'usage de la voiture et le trafic PL avec crainte que la fluidification du trafic ne soit que temporaire.**

**Problématique de Beure et notamment sur le problème de trafic de la RN 83 (non solutionné) et l'impact provoqué sur la circulation dans Beure (shunt, embouteillages).**

**Absence de projet alternatif / respect des accords sur la neutralité carbone**

### **RN219 Arnaud BRIERE**

Message 1 : Habitant Larnod (précisément site de la "maltournée") il est indispensable que le projet auquel je suis favorable intègre la disparition des feux dits de "régulation" à Beure. La mise en service de ceux-ci a créé instantanément, aux heures de pointes un transfert d'une grande partie du trafic de la RN83 vers le centre village de Larnod et la Maltournée. Problème de sécurité et nuisances.

Message 2 : Habitant Larnod (site de la Maltournée), j'ai été très impacté en termes de nuisances et de sécurité par la mise en place des feux de "régulation" à Beure. Aux heures de pointe une grande partie du trafic de la RN83 préfère emprunter le centre village de Larnod et la Maltournée pour contourner ces feux.

Il est donc capital que le projet éradique ces feux et toute forme de régulation au détriment de la RN83!

**Problème des feux de régulation sur la RN 83 (shuntage par le centre-ville de Larnod) engendrant des problèmes de sécurité au niveau de Larnod et de la Maltournée**

### **221 jda**

Comme pour beaucoup, ma crainte pour ce projet est l'effet rebond. Non seulement l'amélioration du trafic ne va pas inciter les locaux à passer au vélo et aux transports en commun, mais encore cela risque d'augmenter le volume des poids lourds et camionnettes<3.5T en transit. Or, la RN83 avec la cote de Larnod et les traversées des villages n'est pas adaptée à une augmentation de trafic. Venant de Larnod en direction de Micropolis l'enchaînement de 3 ronds-points est inadapté à la circulation de 2000 PL/jour. A ce stade et en raison des points évoqués, je suis contre ce projet.

**Crainte d'un effet rebond avec augmentation du trafic automobile mais aussi PL et problème des 3 ronds-points depuis la RN 83 (inadapté au flux de véhicules et ne permettra pas une fluidification du trafic).**

### **224 Arnaud POICHET-STEIB**

Ouest-Bisontin (planoisien) depuis toujours (naissance jusqu'à mes 36ans maintenant), j'ai suivi l'évolution de la RN57 de la mise en place du contournement nord (Ecole Valentin L'amitié) à celle plus

récente au sud (beure/plateau). Je pense que la mise en 2X2 de cet axe est essentiel pour tous (trafic local comme de transit) et il faut que cela soit fait le plus rapidement possible (pas dans 10ans). Nous vivons dans une région totalement délaissée avec trop peu d'investissement et je pense que cet aménagement pour être bénéfique ne doit pas être de rabais (2x1voie en partie vers Beure) mais bien en 2X2 tout le long. Il faut aussi impérativement que l'ensemble de la RN57 en soit de même jusqu'en SUISSE (avec un véritable contournement de Pontarlier). L'avenir de notre région est à l'EST (frontière suisse) et non coté DIJON ne l'oublions jamais.

### **Souhait d'un passage à 2x2 voies sur l'ensemble du parcours**

#### **RN227 Yves KRETTNER, Président de l'Association Trottoirs Libres**

A l'heure où les impératifs climatiques et budgétaires devraient imposer le développement d'infrastructures favorisant l'intermodalité, les transports collectifs et les modes doux ; ce projet, tel qu'il est proposé, va à l'encontre de ces objectifs, favorisant de fait l'usage de la voiture individuelle et la multiplication des déplacements. Ce projet n'est pas pertinent, sous cette forme :

- Car il ne règle en rien l'encombrement journalier de la Ville de Besançon par les véhicules individuels, posant de sérieux problèmes de stationnement, de bouchons, de pollution de l'air.
- Car il ne propose aucune alternative à l'autosolisme, ni en réservant une voie au co-voiturage, ni en créant de nouveaux parkings d'intermodalité extérieurs avec navettes de bus ou mini-bus pour rejoindre la ville, ni aucune solutions pour accueillir les voitures dans un centre-ville contraint par son architecture et sa densité.
- Car une étude commandée par la Ville de Besançon sur la logistique urbaine, montre que pour les seules livraisons commerciales, c'est 13000 véhicules qui génèrent 770h de stationnement illégal chaque jour dans la ville. Or, pour résoudre ce seul problème, il faudra, entre autres, supprimer du stationnement en surface pour le dédier aux livraisons et rediriger les véhicules particuliers vers des parkings en ouvrage. Mécaniquement, la ville disposera donc de moins de place pour les véhicules des pendulaires et, dans ces conditions, favoriser le seul recours à des VL est absurde et contre-productif.
- Car il ne permettra pas de libérer de la place dans les rues de la ville pour permettre le développement indispensable des modes doux et transports en communs.
- Car, l'étude présentée ne tient nullement compte d'un nécessaire futur plan de circulation et de déplacement dans la Ville qui sera donc indirectement assujetti à l'afflux égal ou supérieur de véhicules pendulaires, faute d'alternatives pensées en amont . Ce sera donc un échec pour le développement de transports en communs en site propre et pour le développement des modes doux; tant pour la Ville que pour l'agglomération.
- Car, alors que les budgets des collectivités sont réglementairement contraints et impactés par la crise COVID et qu'ils vont l'être fortement par une crise énergétique en cours et à venir, ce projet va assécher la capacité d'emprunt de GBM pour un projet qui n'est pas efficient (130/150 millions pour 3,5 Km d'infrastructure alors que l'agglomération et la ville ont une voirie dégradée, sans pistes cyclables ni trottoirs dignes de ce nom).

Notons que GBM ayant voté l'acceptation d'un financement sur la base d'un pourcentage du coût du projet, correspondant à 32,5 millions d'euros au moment du vote. Vu la crise énergétique en cours, s'il faut des années pour réaliser les travaux, il est absolument certain que le devis initial explosera et que la

collectivité sera alors mise en grande difficulté budgétaire, au détriment de projets plus indispensables; plus pertinents.

Lors de la présentation du projet par la DREAL au Kursall à Besançon (que chacun a eu la possibilité de visionner en ligne), seuls les aspects positifs ont été développés, les aspects négatifs potentiels étant systématiquement minimisés ou écartés.

Ainsi, nous avons pu constater qu'aucune étude sur le trafic induit n'a été menée alors que nombre d'exemples de mise à 4 voies du même type ont été, dans des délais assez courts, saturés par ce trafic induit, ayant pour conséquence le retour des bouchons et de l'usage inapproprié de petites rues résidentielles comme solution de contournement.

La DREAL a d'ailleurs utilisé ce dernier argument pour valoriser le projet, disant que les petites voies actuellement utilisées par les pendulaires pour contourner les bouchons, comme par exemple la Rue de Velotte seraient moins fréquentées donc moins dangereuses; mais, sans pouvoir affirmer que ce serait durable et sans proposer de solution pour que cette rue puisse enfin être équipée de trottoirs aux normes, les trottoirs actuels étant réduits par la présence de gros poteaux EDF les rendant impraticables en fauteuil roulant. Cet exemple démontre l'absence d'un projet global et cohérent ainsi que l'incapacité de ses promoteurs et défenseurs à penser au delà d'un souci très localisé, au risque de créer d'autres soucis ailleurs que sur le segment concerné.

Nous ne disons aucunement que l'infrastructure actuelle, sur ce tronçon est satisfaisante, mais nous affirmons que la solution proposée est inadéquate car uniquement orientée sur les flux automobiles, sans alternative concrète pour les pendulaires, avec un impact négatif certain sur l'encombrement de la Ville, l'augmentation certain du trafic à moyen terme et des conséquences préjudiciables certaines sur les finances des collectivités. De ce fait, il est certainement contraire aux engagements climatiques de la France donc probablement attaquant.

Ce projet n'est donc raisonnablement pas acceptable.

**« L'infrastructure actuelle n'est pas satisfaisante. Mais, le projet est inadéquat car il est uniquement tourné vers le flux automobile. Par exemple :**

- **il ne règle pas les problèmes de stationnement (notamment pour les livraisons).**
- **il ne présente aucune alternative à l'autosolisme, ni développement des modes doux et transports en commun.**
- **il ne tient pas compte d'un futur plan de circulation et de déplacement dans la ville (puisque réalisé en amont de la réflexion)**
- **il va impacter la capacité d'investissement des collectivités (notamment GBM) pour réaliser d'autres projets**
- **il ne comprend pas d'études sur le trafic induit ni réflexion globale incluant les rues servant de shunt actuellement (exemple de la Rue de Velotte où trottoirs trop étroits pour permettre le passage en fauteuil roulant sans proposition)**
- **il est contraire aux engagements climatiques de la France »**

## **RN229 Nicolas HAMEL**

Aujourd'hui, il faut faire un constat simple : la circulation est catastrophique non seulement entre Beure et Micropolis mais également pour les véhicules qui descendent des Mercureaux, pour ceux qui viennent de Fontain, pour ceux qui viennent de Larnod, pour ceux qui prennent le risque de venir depuis Aveney...

En tant que Beurot, je le constate tous les jours de la semaine avec des pics le matin dès 7h jusqu'à au moins 9h et le soir entre 16h et 19h. Il est indispensable de faire quelque chose pour endiguer ce problème majeur et impactant la vie des Beurots mais également des habitants des villages avoisinant. N'en déplaise à certains, voire à beaucoup, mais il est beaucoup trop tôt (ou trop tard...) aujourd'hui pour envisager des solutions autre que le passage en 2 X 2 voies proposé.

Faciliter les transports en commun ? Très bien alors abandonnez vos véhicules personnels et soyez contraints par des heures de desserte pas toujours satisfaisantes ou à des lieux de dépôts des voyageurs qui ne vous déposeront pas forcément à 2 mètres de votre lieu de travail.

Faciliter les modes de transports "doux" ? Croyez-moi, je ne me déplace qu'en vélo et je serais ravi de rouler dans un monde sans voitures ! Mais il faut garder les pieds sur terre, d'une part notre société française n'a pas été conditionnée à un tel mode de vie (infrastructures, éducation etc...), d'autre part tout le monde n'a pas la condition physique pour faire du vélo tous les jours et dans notre région où ça grimpe ... (retournez chez vous à Fontain en vélo pour voir...) et enfin puisqu'il faut contrebalancer l'argument de la condition physique, les vélos électriques ne sont pas abordables pour tout le monde financièrement !

Oui, il faut inciter à l'utilisation des transports en commun, au vélo, au covoiturage mais cela ne doit pas se faire au détriment de ceux qui ne souhaitent pas faire les trajets quotidien boulot / maison avec leur véhicule personnel et qui perdent aujourd'hui de trop nombreuses minutes à être à l'arrêt chaque matin et chaque soir.

Il faut fluidifier ce trafic monstre, certes pour une partie provoquer par une caravane de poids lourds qui a l'air de venir d'une dimension parallèle tellement elle est importante mais ça on ne peut rien y faire, les enjeux nous dépassent...

Écologiquement parlant, oui le projet a un impact, c'est indéniable mais toute activité humaine a un impact sur l'environnement... même la création de véloroute... cette nouvelle passerelle parallèle au pont de Beure me laisse perplexe, je ne la trouve pas très utile...

Mais cette stagnation de véhicules à moteur thermique plusieurs heures par jour doit être supprimée et cet aménagement me semble être la bonne option pour la limiter.

Visuellement je préfère une 2 X 2 voies fluides qu'une route constamment remplie de voiture... je me passerais bien de cette observation quotidienne d'un paysage verdoyant avec en son centre une file mécanique qui se voit de jour comme de nuit depuis les hauteurs de Beure...

Le désenclavement des Vallières me laisse perplexe également, je ne suis pas certains que les quelques habitants y voient autre chose qu'une paisibilité terminée...

Conclusion : ce projet est une nécessité, on peut toujours trouver à redire sur certains points mais je suis pleinement favorable à aménagement indispensable et urgent.

**Favorable au projet, il s'interroge sur l'utilité de la passerelle Modes actifs et sur le désenclavement des Vallières (paisibilité terminée ?).**

**RN230 Philippe POUX**

Bravo pour la finalisation de ces aménagements qui va enfin clôturer le projet "Voie des Mercureaux". La création d'une passerelle pour piétons et cyclistes est une excellente nouvelle. Je note cependant que l'accès à la Polyclinique et son quartier périphérique et aussi de Beure, pour le flux descendant "Les

Mercureaux" imposera un passage par le rond point si problématique traversé par le tram... (plan pas très clair pour l'échangeur du Champ Melin)

**Favorable au projet, il s'interroge sur l'accès au secteur de la Polyclinique ainsi qu'au passage du rond-point de Micropolis et de Champ Melin.**

#### **RN231 Michel CARMILLE**

Après des décennies d'attente, avis très favorable à ce projet de réalisation du tronçon manquant entre les deux boulevards et la voie des Mercureaux ainsi que le raccordement de la RN83.

Pour les utilisateurs de cette dernière, on peut redouter des risques de perturbations de la circulation provoqués par la réalisation du nouvel échangeur du "Champ Melin", si l'on considère que l'ensemble du projet va provoquer une augmentation du trafic notamment de poids lourds en transit. Il est donc indispensable que les responsables des services concernés de l'Etat et des collectivités examinent sérieusement les possibilités d'interdiction des poids lourds en transit entre les entrées et sorties "Bersalin" de l'A39 et "Valentin" de l'A36. cette interdiction est urgente à prendre avant la réalisation des travaux qui va inévitablement provoquer un surcroît de contraintes de circulation

**Question du trafic sur la RN 83 et notamment l'interdiction des poids-lourds.**

#### **RN233 Fabien LEGEARD**

Je donne un avis défavorable à ce projet qui risque d'augmenter grandement la circulation dans la commune de Beure. Une solution gratuite, rapide et efficace est de réorienter les camions qui le peuvent sur l'autoroute. Une grosse majorité des camions passent ici pour réduire leur temps de trajet. Ces camions participent à l'engorgement de cette route surtout lors de leur passage des ronds points à Beure et ralentissent la circulation. Il participe également grandement à la pollution de l'air et sonore ce qui nous pénalise tous. La réalisation de ces travaux va avoir comme conséquence d'augmenter la circulation et le passage de camion à Besançon ce qui est regrettable.

**Souhait que les poids-lourds soient réorientés sur l'autoroute (mesure gratuite). Il craint que les travaux n'entraînent encore une augmentation du trafic de poids-lourds sur cette voie.**

#### **RN235 Martin SAULNIER**

Je vous écris pour vous faire savoir mon opposition à l'élargissement de la rn57 afin de diminuer l'importance du trafic, limiter l'artificialisation des sols et sauvegarder les finances publiques. En effet: Le projet d'élargissement prétend fluidifier le trafic alors que les études récentes des géographes ont démontré que toute fluidification par agrandissement des voies n'avait qu'un effet ponctuel, le trafic est amplifié par appel d'air et les encombrements reviennent au bout de quelques années, c'est ce que les géographes appellent le "trafic induit" ; or, sur ce projet, aucune étude sur le trafic induit n'a été menée.

- Le coût des travaux est largement sous-estimé et la participation de Grand Besançon Métropole à hauteur minimum de 32,5 Millions d'euros va assécher la capacité d'emprunt dont d'autres secteurs auront besoin - Aucun scénario alternatif n'a été envisagé, donc les utilisateurs pendulaires qui font le voyage matin et soir resteront prisonniers du seul choix de la voiture et du prix croissant du carburant. Ce modèle reste celui des années 70.

Merci de revoir votre projet afin de protéger les populations actuelles et à venir En proposant des modes de déplacement alternatif à la voiture et des transports de marchandises autre qu'en camion.

**Il souligne l'absence d'étude sur le trafic induit suite à la réalisation du projet mais également le coût financier du projet (sous-estimé) qui va réduire la capacité d'emprunt de GBM. Par ailleurs, il regrette qu'aucun scénario alternatif n'ait été envisagé.**

#### **RN236 Laurant GAUDIN**

Est-il possible de ne pas investir encore dans le développement de la route ? Les transports en commun doivent être une priorité ainsi que l'occupation des logements vides de nos agglomérations pour éviter l'étalement urbain En vous remerciant des suites que vous pourriez donner à mon propos

**Les transports en commun doivent devenir une priorité tout comme l'occupation des logements vides pour limiter l'étalement urbain.**

#### **RN237 Association Bonne Route (dépôt par M. François VACHERESSE)**

La RN 57 et la RN83 sont étroitement imbriquées ; toute modification du trafic sur l'une des 2 routes nationales a des répercussions sur l'autre. C'est pourquoi l'Association « Bonne Route ! » souhaite contribuer à la réflexion sur les aménagements de la RN 57 prévus dans les communes de Beure et Besançon.

Les usagers et riverains de la RN 83 vivent au quotidien les nuisances provoquées par l'engorgement de ces deux axes, qu'il s'agisse de la pollution engendrée par le trafic, la dangerosité, mais aussi les ralentissements et les itinéraires de fuite, dans les villages, pour échapper aux bouchons. Toutes celles et ceux qui, chaque matin et chaque soir, empruntent ces axes pour leur travail et les riverains sont exaspérés. Il est donc indispensable de repenser l'accès à la métropole bisontine.

Cependant les travaux proposés sur la RN 57 ne vont pas améliorer la situation de manière durable. En effet, la RN 57 « alimente » la RN 83 avec environ 2500 poids lourds par jour en semaine, essentiellement en transit, tandis qu'il passe moins de 2000 camions aux Mercureaux. Ce trafic de transit permet d'éviter un trajet par l'autoroute de 15 km supplémentaires et environ 20 € de péage.

L'engorgement du trafic dissuade cependant certains transporteurs puisque les embouteillages augmentent la durée du parcours. Avec une circulation plus fluide, les transporteurs seront encore moins incités à prendre l'autoroute et un afflux plus important de camions engorgera le trafic sur la totalité de la RN 83, où la proportion de poids lourds est déjà de plus d'un tiers. Ces camions emprunteront des zones urbaines densément peuplées puis une RN 83 qui n'est pas adaptée à une telle circulation.

Si des aménagements sont nécessaires ils doivent être faits dans le cadre d'une réflexion plus globale sur l'accès à l'agglomération bisontine. Favoriser les échanges avec la Suisse par la RN 57 est louable, mais que n'emprunte-t-on pas à nos voisins quelques-unes de leurs solutions :

- 70 % du trafic poids lourds transitant par les Alpes est chargé sur les trains.
- chaque village bénéficie d'une desserte par train ou bus avec des cadences intéressantes
- beaucoup d'entreprises payent les abonnements aux transports publics à leurs salariés...

Nous demandons que le projet soit réexaminé dans le cadre d'une volonté de diminution du trafic routier.

- en interdisant sur la RN 83 le trafic des poids lourds en transit ; les fondements juridiques existent, le coût économique est faible, compte-tenu de la physionomie de la RN 83. L'expérimentation dès maintenant d'une telle option permettrait d'en mesurer les effets bénéfiques.

- en développant les liaisons par les transports en commun et en améliorant leurs cadences.
- en développant les aires de covoiturages largement en amont de l'agglomération bisontine.
- en mettant en place des plate-formes de mobilité partagée
- en développant le ferroutage...

**Ils soulignent l'interdépendance entre RN 57 et RN 83 et la fluidification de la circulation risque d'engendrer une augmentation du trafic (notamment PL) sur la RN 83 qui n'est pas adaptée à une telle circulation. De ce fait, la réflexion doit être plus globale sur l'accès à l'agglomération bisontine dans une volonté de réduction du trafic routier (interdiction des PL sur la RN 83) par le développement des transports en communs et des aires de co-voiturage et le ferroutage, par la mise en place de plate-forme de mobilité partagée.**

### **RN238 boloteric**

Déjà pouvez-vous me dire pourquoi nous n'avons reçu aucun courrier Enquête publique dans nos boîtes aux lettres dans notre quartier de la polyclinique de FC, alors qu'aux Montboucons les personnes l'ont reçu depuis longtemps. Nous, nous sommes voisins de ce chantier alors qu'aux Montboucons ce n'est pas le cas. Tous les soirs vers 17h-18h, nous sommes bloqués, coincés. TOUS LES SOIRS ! Et on ne reçoit même pas cette enquête publique. De qui se moque t'on.

Aussi, il est impératif de prendre en compte dans vos travaux à venir notre isolement et le fait que nous sommes obligés de passer par ce (foutu) rond-point pour entrer et sortir de chez-nous. PAS D'AUTRE SOLUTION !?...trams non cadencés (!?), feux tricolores (6 !), parking relais qui dégueule son flot de bus, tout ça dans un seul rond-point cerné par une RN57 complètement bouchée en fin d'après-midi. De la belle ouvrage !

### **Problème des accès au quartier de la Polyclinique**

### **RN243 Jean-Pierre MARTIN**

La mise à 2x2 voies du tronçon RN57 entre les tours de l'Amitié et Beure favorise l'utilisation de la voiture, donc plus de pollution (48 000 morts prématurés en France) et d'émission de gaz à effet de serre (à l'heure

où le GIEC alerte sur les risques encore plus précoces du dérèglement climatique). Cela détourne donc l'usager de l'utilisation des transports en commun.

D'autre part, cela utilise des moyens financiers considérables qui seraient plus judicieusement affectés au train, aux bus, aux pistes cyclables. L'utilisation de transports en commun depuis La Vèze vers Besançon est actuellement une calamité ! Mettre en place des transports mode doux aux heures de pointe réglerait le problème de bouchons liés essentiellement aux déplacements de Besançon vers les environs.

Ensuite, l'expérience montre qu'élargir encore et encore les voies (jusqu'à quand ?) induira encore et encore plus de trafic, de plus en plus loin autour de Besançon. Cet aspect de trafic induit a-t-il été étudié ?

Enfin, en tant que citoyen financeur du projet, j'aurais aimé avoir le choix: ici, il est question d'un SEUL projet. Ne pouvait-on pas réfléchir à un projet alternatif "de demain" mêlant transports en commun efficaces et modes doux. Il est vrai qu'il est plus facile de bitumer: le vieux mode d'hier sait faire.

**Ce projet est source de pollution et détourne les usagers des transports en commun. Il souligne des difficultés de transport en commune entre Besançon et La Vèze. La mise en place de modes doux aux heures de pointe réglerait les problèmes de bouchons et il indique que l'élargissement des voies induira plus de trafic et s'interroge sur l'étude de ce dernier dans le cadre du projet.**

**Il aurait souhaité que plusieurs alternatives soient proposées notamment une mêlant transports en commun efficaces et modes doux.**

#### **RN244 Yvan LACROIX**

Je suis totalement opposé au projet d'élargissement à 2x2 voies de la RN 57 entre Beurre et Planoise. Ces travaux ont un impact négatif sur la circulation de la faune sauvage, coupent symboliquement et physiquement le quartier populaire de Planoise du centre ville et mobilise les fonds de la métropole du Grand Besançon qui manqueront cruellement pour d'autre projets utiles. Ces aménagements totalement anachroniques n'envisagent que la solution du tout voiture alors que les ressources en pétrole s'amenuisent, que les prix ne feront qu'augmenter et que l'urgence du changement climatique nécessite de réduire drastiquement les émissions de Co2.

**Il souligne l'impact négatif de l'élargissement sur la circulation de la faune sauvage ainsi que la coupure symbolique et physique entre Planoise et le centre-ville. Ce projet n'envisage qu'une solution "tout voiture" alors que le contexte ne s'y prête plus et il mobilise des fonds importants qui manqueront à d'autres projets "utiles".**

#### **RN245 Sylviane**

Ce projet permettra ENFIN de réaliser la continuité de l'aménagement de la RN57 sur la portion de quelques kilomètres

Je suis favorable au projet très bien étudié qui prend en compte de nombreux critères : fluidité de la circulation, voies piétonnes et cyclables, bus, bruit, environnement. Mais il faudra trouver une solution

pour limiter le transit et trafic des poids lourds qui sont de plus en plus nombreux à emprunter cet itinéraire

### **Problématique du trafic PL**

#### **RN246 Hugo LALLEMENT**

Dans ce dossier, il est fait constat qu'après avoir construit des grands axes routiers et mené une politique de développement urbain dans les communes périphériques, ces grands axes routiers sont déjà saturés. Je trouve vraiment surprenant alors que la solution retenue soit de construire plus de routes ! C'est l'assurance de se retrouver face au même problème dans quelques années. D'autant plus que contrairement aux années 70, nous sommes parfaitement au courant des problématiques environnementales liées à la voiture et au mode de vie que son usage induit.

Je trouve que la justification écologique de ce projet est d'une grande hypocrisie. Car ce qu'il faut voir n'est pas seulement la réalisation routière, mais tout ce que ça implique : augmentation du trafic routier, non report modal vers des modes moins polluants, augmentation de l'attractivité des zones commerciales en périphérie (au détriment des commerces de village et centre ville), augmentation des zones pavillonnaires en périurbain (avec la réduction d'aires agricoles que ça implique), ...

Bref, que des arguments connus depuis au moins 30 ans mais toujours ignorés des aménageurs. Pour moi cet aménagement est un projet du passé, qui est en totale contradiction avec les impératifs de réduction de consommation d'énergie que nous savons.

À la place, il me paraîtrait bien plus logique d'encadrer les prix de l'immobilier pour garder des prix réalistes à l'habitat en ville, de massifier les offres de transports en commun (bus, trains) aux abords de la ville et proposer des parkings relais en cohérence avec cette offre. Et surtout arrêter de maintenir l'illusion qu'il est possible de continuer à utiliser sa voiture comme dans les années 80.

**Il évoque les impacts écologiques du projet : augmentation du trafic, non report avers des modes moins polluants, augmentation des zones pavillonnaires... non pris en considération dans le dossier.**

**Il lui semblerait plus intéressant d'encadrer les prix de l'immobilier, de massifier l'offre de transports en commune, de proposer des parkings relais.**

#### **RN248 Isabelle VIGOUROUX**

Riveraine de la RN 83 et subissant quotidiennement le transit des poids lourds (2500/jour), je pense que la relative fluidité prévue par l'aménagement de la RN 57 ne fera qu'augmenter le nombre de véhicules circulant sur ces 2 axes. Ne faudrait-il pas repenser la mobilité dans son ensemble (aires de co-voiturage aux entrées de l'agglomération bisontine, déviation des camions en transit par l'autoroute, ferroutage...) afin de fluidifier le trafic et diminuer la pollution (sonore et atmosphérique) endurée par les riverains ? Je suis donc contre la mise à 4 voies sur le tronçon Beure-Micropolis !

**Crainte d'une augmentation du trafic sur les RN 57 et RN 83 et souhaite une réflexion repensant la mobilité dans son ensemble afin de fluidifier le trafic et diminuer la pollution.**

#### **RN251 Guy VIGOUROUX**

Bonjour ! Je tiens à saluer la pertinence de l'association Bonne route quant aux alertes qu'elle ne cesse de lancer. Il suffit, en effet, de se tenir en bord de route, sur la RN 83, pour constater les nuisances occasionnées par le passage incessant des poids-lourds. Les statistiques ont été établies, les dégâts sont tout à fait perceptibles, mais... les actions à mener pour en diminuer l'impact se heurtent à l'inertie des administrations légitimes susceptibles de "faire quelque chose"...

Je contribue donc, fort modestement, mais avec une conviction citoyenne inébranlable, à cette "enquête publique" pour ajouter aux plaintes incessantes des riverain.e.s. (Allez jeter un œil sur les bords de route pour constater le jet des déchets de toutes sortes...) Contre, donc les 4 voies qui augmenteraient et déplaceraient les nuisances.

Avec mes espérances citoyennes.

**Problématique des poids-lourds, majoritairement au niveau de la RN 83 et des dégradations induites. Il évoque également la question des jets de déchets**

#### **RN252 Aline FIGON**

Je m'intéresse particulièrement au devenir de cette portion d'aménagement. Une vigilance est à apporter pour interdire ou réduire au minimum le stationnement des véhicules dans la rue Blaise Pascal pour deux motifs :

- les poids-lourds qui ne peuvent en partie plus stationner sur la RN57 (et qui ne le pourront plus) , la nuit ou le week end, ont trouvé une parade en se réfugiant dans la rue sur l'accotement suffisamment large (à droite en montant) voire dans l'ancienne voie de retrait de l'arrêt de bus "Vallières". Eté comme hiver, les moteurs tournent en continu pour rafraichir ou chauffer les cabines sous les fenêtres d'habitations très proches !
- à l'époque de l'étude, la Jardinerie Chrysopolis était en activité, elle sera remplacée par des commerces fortement plus fréquentés par la clientèle et approvisionnés plus souvent, la nuit par des poids lourds qui en l'absence d'accès donnés pour le déchargement seront stationnés dans la rue dans l'attente d'une ouverture. D'ailleurs, une étude a-t-elle menée sur l'augmentation du trafic dans ce secteur à l'ouverture des commerces puisque l'accès sera facilité avec la double-voie et la zone de chalandise donc étendue ?

**Elle évoque la situation actuelle de la Rue Blaise Pascal avec des poids-lourds qui stationnent sur les accotements et laissent tourner leur moteur. Elle s'inquiète également du futur avec l'installation du magasin Grand Frais en lieu et place de la jardinerie : plus de fréquentation et plus de livraison par des poids-lourds sans stationnement possible.**

**RN254 Antoine B.**

Je pense qu'on a BIEN TOUS COMPRIS que l'humanité devait faire des choix décisifs face au réchauffement climatique. Hors, investir 130 M € dans un projet qui favorise la voiture individuelle c'est vraiment désespérant. C'est un signal désastreux, un choix politique lâche et de court terme. Aucune étude n'a été proposée pour régler le problème des bouchons (qui sont d'ailleurs très ponctuels) par la réduction du trafic : développement de transport en commun (train, bus) avec des fréquences et des dessertes suffisantes, valoriser le covoiturage et l'usage du vélo... Envisager également des solutions pour éviter le trafic de camions qui passe par cet axe pour chuintier l'autoroute entre Besançon et Poligny (voir Bourg en Bresse).

C'est un choix de court terme car il est généralement prouvé que l'agrandissement d'un axe favorise finalement l'augmentation du trafic. C'est aussi un choix inefficace à mon sens, car il n'y a pas de solution sur la suite du parcours (entre Larnod et Beure) ...les voitures disparaissent, sautent la montagne, font demi-tour ???

Et si on se moque du climat, ce qui me semble être légèrement suicidaire, on peut éventuellement penser au pouvoir d'achat. Alors que le plein est à 2 euros cela devrait faire réfléchir à l'usage de la voiture.

Enfin je trouve que c'est un projet honteux car il va encore renforcer le clivage avec le quartier de Planoise qui se verra séparé du reste de la ville par un axe immense et par la construction d'un mur anti bruit de 4 mètres de haut. Qui voudrait d'un mur de 4 mètres devant sa fenêtre ?

Quel beau projet de société et de vivre ensemble. J'essaye d'avoir de l'espoir pour mon enfant, mais ce genre d'initiative soutenue à la fois par la Région, l'Etat et le grand Besançon témoigne d'un manque cruel de vision politique et de solutions pour faire face aux nouveaux enjeux qui nous menacent.

Petite stat en passant : Pour des distances inférieures à 5 kilomètres, la voiture représente encore 60 % des déplacements domicile-travail et pour une distance de moins de 2km c'est 52% (source Insee : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868> )

Et bien souvent, tout seul dans sa grosse voiture... Merci pour votre lecture pour cette enquête.

**Aucune alternative étudiée (développement des transports en commune, covoiturage, vélo...) et aucune solution pour limiter le trafic de poids-lourds. De plus, aucune réflexion plus globale (entre Beure et Larnod) n'est proposée.**

**Le projet va, selon lui, renforcer le clivage entre Planoise et le reste de la ville (axe immense, murs anti-bruit de 4 mètres de haut).**

**RN255 Antoine MALTEY**

Bonjour Madame, Monsieur, Le doublement de la RN57 m'inquiète. Il semble aller à l'opposé des nécessités sociales et environnementales actuelles. Oui flécher un budget dans un aménagement qui permettra une augmentation du trafic routier, une augmentation de l'utilisation individuelle de la voiture et une augmentation du fret par camion m'inquiète. Les aménagements précédent ou suivent les usages. Petit à petit, les avancées locales des infrastructures pour le covoiturage, les transports en commun et le vélo avancent. Cela aide les usagers actuels et incite d'autres usagers à changer leur mode de déplacement. La fermeture des gares, des guichets, la baisse de la fréquence de passage des trains régionaux est regrettable. Sous ce prisme, pourquoi doubler la RN57 ? Pourquoi ne pas simplement

réaliser les améliorations environnantes annoncées et laisser la voirie avec une seule bande de circulation par sens ?

Quel autre projet avec ce budget serait envisageable pour dessiner un avenir plus collectif et plus enviable ? Merci d'avance pour vos réponses,

### **Autres alternatives possibles pour un budget équivalent**

#### **RN257 Guy HUMBERT**

Riverains de la voie de mobilité douce qui est prévue côté pair du chemin des Vallières à Port Douvot, nous aimerions savoir quelle forme prendra concrètement cette voie : sera-t-elle simplement matérialisée par de la peinture au sol ou sera-t-elle isolée de la route par des plots en bois? Le chemin des Vallières sera-t-il alors en circulation alternée? De combien les propriétés seront-elles amputées?

Pour anticiper les problèmes qui seront liés au voisinage de cette voie qui amènera sur notre chemin une quantité non négligeable de promeneurs, pourrait-on envisager de clôturer le bas des propriétés pour bien marquer la limite du domaine public et éviter le vol des fruits et autres piques-niques improvisés chez des particuliers. Comment sera garanti la sécurité de tous les usagers sous le ponts, au niveau du croisement avec le chemin du fort de Planoise?

Peut-on également profiter des travaux pour permettre l'accès à l'assainissement des propriétés qui ne l'ont pas encore?

Passons à l'échangeur du champ Melin : faut-il encore sacrifier du terrain agricole pour permettre aux camions de rejoindre la station d'épuration? Cela fait 40 ans que ces camions empruntent cette voie : ils ne posent vraiment problème que si beaucoup de voitures qui elles n'ont rien à faire là, empruntent cette route pour échapper aux ralentissements de la RN 57. Ces voitures ne devraient plus théoriquement passer par là une fois la mise en 4 voies de la RN fait ; les camions pourront à nouveau passer sur cette route sans gêner. Est-ce qu'il ne serait pas possible de placer le parking de contrôle des camions sur une friche industrielle ou routière? Cela permettrait d'économiser des terres agricoles précieuses en ces temps de crise.

**Question sur l'aménagement de la voie mobilité douce sur le chemin des Vallières (côté pair) : quels aménagements prévus, circulation automobile, amputation des terrains**

**Question de clôturer le bas des propriétés pour bien marquer la limite du domaine public et possibilité de profiter des travaux pour desservir les habitations en assainissement collectif dans le secteur des Vallières**

**Question de la sécurité des usagers sous le pont au niveau du croisement avec le Chemin du Fort de Planoise**

**Il souligne que les poids-lourds menant à la station d'épuration ne posent aucun problème, c'est la multiplication du trafic de voitures pour éviter les ralentissements sur la RN 57 qui induit des difficultés. Avec la mise à 2x2 voies, les voitures ne circulant plus, l'aménagement de Champ Melin n'est plus nécessaire ce qui évitera de supprimer des terres agricoles pour le projet. Le déplacement de l'aire de contrôle des PL sur une friche industrielle permettrait, lui aussi, de réduire la consommation de terres agricoles.**

### **RN259 Mathieu FAIVRE**

Bonjour, ce projet c'est n'importe quoi ! Trop cher et qui ne servira à rien. Pourquoi ne pas :

- interdire le transit des camions sur cet axe?
- développer des transports collectifs et gratuits?
- développer des plate-formes de covoiturage?
- développer le télétravail?

**Proposition d'autres alternatives : interdire les poids-lourds, développer les transports en commun, le covoiturage, le télétravail.**

### **RN262 Vincent**

Je suis opposé à ce projet. Tout d'abord il veut répondre à un problème de trafic avec une solution qui ne fera que favoriser son augmentation... jusqu'à une nouvelle saturation. Devrons-nous alors dépenser des centaines de millions pour une 4x4 voies ? Ensuite parce qu'il n'est pas du tout compatible avec les défis de notre siècle dont celui de la limitation du dérèglement climatique. N'est ce pas un peu schizophrène de prouver scientifiquement qu'il faut diminuer drastiquement nos émissions carbone (donc nos déplacements en voiture) pour ensuite dépenser nos capacités d'investissement à favoriser ce mode de déplacement ?

Enfin, par expérience, je ne crois plus aux pseudo-solutions qui "en théorie" limitent l'impact des infrastructures et de l'artificialisation sur la biodiversité. Les espèces vivantes autres qu'humaines, déjà bien fragilisées sur un secteur urbanisé, subiront un nouveau bouleversement et certaines disparaîtront de ce secteur.

Je suis pour fluidifier les déplacements entre Besançon, sa périphérie et le Haut-Doubs. Mais prenons des décisions courageuses en utilisant nos ressources pour le déploiement de solutions alternatives, compatibles avec un avenir enviable voir vivable

**Souhait de déploiement de solutions alternatives**

### **RN263 Benjamin GUYON**

Je rejoins l'avis de nombreux utilisateurs quotidien de cette route, qui constatent que le trafic sur ces axes est principalement alourdi par les innombrables poids lourds en transit passant par la RN83. Je crains que ce projet, pour lequel je suis favorable néanmoins, ne soit qu'une partie de la solution et n'encourage à terme un trafic de poids lourd encore plus important qu'actuellement sur la RN83 et RN57. Il faut ABSOLUMENT que ce projet, pour ne pas être vain, soit accompagné de mesures interdisant l'accès aux poids lourds en transit à la RN83 .

**Favorable au projet, il se positionne quant à la problématique du trafic poids-lourds qui doit être abordée en parallèle.**

**RN264 Adrien BONNARD**

Bonjour, Je souhaite soutenir le projet de la RN57 qui a pour projet de finir ce qui était prévu. Cet axe est souvent engorgé sur la portion 2x1voies au niveau de micropolis. Etant un habitué du covoiturage entre Avanne et la Suisse, une dépose minute proche de micropolis (et donc du tram) dans les 2 sens serait à privilégier en plus du passage en 2x2 voies. Les voies d'insertions très courtes sont également dangereuses. Une passerelle piétonne/modes doux pour rejoindre Beure à l'aroute de Port Douvot serait également appréciable, comme un accès pour les voitures. Bien cordialement

**Favorable au projet, il souhaiterait la création d'un point de dépose au niveau du tram (pour covoiturage) ainsi que l'amélioration des voies d'insertion dans ce même secteur. Il évoque également l'aménagement d'une passerelle reliant Beure et Port Douvot (modes doux + voitures).**

**RN265 Alizée GUYON**

Bonjour, ce projet est intéressant mais soulève de nombreuses difficultés dans notre quotidien. En effet, le passage d'un grand nombre de poids lourds sur cet axe induit de fortes nuisances sonores pour les riverains et surtout un danger permanent. Cet axe longe boulangeries, crèches, accès aux commerces de proximité, ce qui induit un risque important d'accident avec les piétons, en particulier avec les enfants. Les accidents entre véhicules sont assez fréquents et une attention particulière doit être apportée à la sécurité

**Elle évoque la problématique des poids-lourds induisant des nuisances sonores mais aussi et surtout un problème de sécurité pour les piétons.**

**RN266 Gérald DOUDIER**

Madame Monsieur bonjour, Je souhaite ici m'exprimer par rapport au projet d'aménagement de la RN 57 entre Micropolis et le rond-point des Mercureaux. Je suis tout à fait favorable au projet porté par la DREAL, qui intègre des voies aux modes de transport doux, et chercherait à régler le problème de congestion de la circulation à cet endroit, très fréquent. Il permet de répondre à un problème actuel, mais doit être doublé d'une réponse à mon sens, qui intègre voir priorise les modes de transport en commun.

En effet, comme vous le savez, tous ces types d'aménagements qui cherchent à fluidifier le trafic interurbain, entre un centre et sa couronne péri-urbaine de plus en plus dense et étalée, entraîne un effet siphon ou trafic induit. Aussi, s'il semble essentiel de résoudre le problème actuel dans l'élargissement en 2 x 2 voix sur ce segment, il me semble évident pour endiguer l'effet siphon à venir, d'améliorer très nettement l'offre et la fréquence des mobilités - bus, autocar, ou rail (TER+tramway) - entre ce périurbain et le centre. En effet, si ceux-ci à l'échelle du Grand Besançon, étaient beaucoup plus fréquents, notamment aux heures de pointe, et avec des offres de service un peu plus tardives (y compris après 19h, jusqu'à minuit admettons, avec par exemple des mini-bus à fréquence plus large), il serait à parier que le trafic routier serait amoindri.

Actuellement, les offres de transport en commun se calquent essentiellement sur un certain nombre d'heure de travail assez fréquent dans l'emploi (en somme 8h-18h), mais n'intègrent pas l'idée que les périurbains puissent avoir des horaires plus singuliers (qui les obligent à attendre une navette plus de deux heures au coeur de l'après-midi) ou veuillent également profiter des agréments de la ville le soir (activités sportives, culturelles, cinéma, théâtre, concerts, etc). Aussi, on peut avoir l'impression très agaçante en tant que périurbain, que l'adaptation à des mobilités decarbonées, leur sera forcément punitive, ou à tout le moins contraignante. La ville centre, apparaît de plus en plus comme barricadé, ou inaccessible, dans la capacité de la joindre de façon fluide, non-entravée : rareté des aires de covoiturage, des parkings gratuits vers le centre-ville, places payantes systématisées, très peu de parkings à vélo couverts et sécurisés (voir Copenhague ou Fribourg). En somme on a l'impression que les moyens offerts aux citoyens pour avoir une mobilité vertueuse, n'est donné qu'aux résidents centraux ; on laisse aux autres la culpabilité et les obstacles.

Je tiens à signaler à titre personnel, et nous devons être des milliers dans ce cas de figure dans le Grand Besançon, des millions aussi à l'échelle française ou européenne, que le choix de s'installer en périurbain, a été surtout motivé par le coût du foncier surélevé en centre-ville (et pas forcément du rêve pavillonnaire) ; que depuis 2007 nous y avons bâti une maison BBC, HQE, pionnière à cette date, et par volontarisme au vu des perspectives climatiques. Il serait bon d'intégrer l'idée que les périurbains sont pour beaucoup tout autant attachés à décarboner leur mode de vie que les résidents du centre. Et à ce titre pour les décideurs, il serait temps d'intégrer que la ville est Une, et non de considérer selon un gradient "centre périphérie", qu'un mode de vie exemplaire doit contraindre à déménager vers le centre. Car c'est impossible financièrement pour bien des foyers, et la pression foncière induite ne ferait que "gentrifier" plus encore les centres

**Favorable au projet, il souhaite que le projet soit associé à une priorisation des transports en commun (amélioration de l'offre de transports en commune, covoiturage, parkings vélo couverts et sécurisés...).**

#### **RN267 Elias OUHARZOUNE**

Bonjour, Je suis bien sûr favorable au projet global de mise en 2x2 voies. Je regrette qu'une petite portion demeure en 2x1 voies. Je viens de voir la proposition de Monsieur Laurent Paris au sujet de cette portion. Je la trouve intelligente et efficace. Elle permettrait de concentrer les investissements pour fluidifier la circulation et ne pas utiliser davantage de terrain. Quant à l'aire de contrôle, il en existe déjà plusieurs et il devrait être possible d'en aménager une nouvelle avant la voie des Mercureaux lors du prochain aménagement au niveau du Trou-au-loup. Cette solution permettrait même de supprimer le premier giratoire en direction de Beure

**Favorable au projet, il regrette la partie en 2x1 voie et se rapproche de la proposition de Monsieur PARIS (n°190) pour la partie Sud qui permettrait de supprimer un rond-point de Beure. Il pense que l'aire de contrôle des poids-lourds pourrait être positionnée au niveau du Trou au Loup.**

**RN269 Martine FRESARD**

Bonjour, Je réside depuis de nombreuses années au 22 chemin des Vallières aux abords de la RN57. En visualisant la nouvelle proposition de l'aménagement de la RN57 quartier Vallières, je suis défavorable à plusieurs propositions. Je ne comprends pas pourquoi il n'est pas convenu de déplacer de quelques mètres la route des chemins des Vallières pour qu'elle suive la RN57 au lieu de passer devant nos habitations. La rue du 18 au 22 chemin des Vallières est une voie sans-issue, nous ne pouvons pas nous croiser et avons dû mal de trouver des places de parking. De plus cette petite rue se situe au bord des escaliers de nos maisons. Je pense qu'il est donc impératif de garder l'emplacement initial de la route des chemins des Vallières côté pair pour une question de sécurité, de nuisance et de pollution. De plus les travaux auront moins d'impacte écologique. Nous sollicitons également que des murs anti-bruit soient prévus tout le long du côté pair des chemins des Vallières, puisque actuellement nous subissons déjà une gêne très importante au niveau sonores et pollutions, ceci afin de protéger la faune et la flore et ses habitants. De plus, afin d'éviter de nouveaux bouchons sur le nouveau projet de la RN57, il serait judicieux d'interdire la circulation des camions en transit sortant de l'autoroute qui monopolisent la RN57.

**Elle s'oppose au déplacement du Chemin des Vallières (côté pair) le long de leurs habitations (chemin sans issue, peu large et passant en bordure immédiate des habitations) et préférerait qu'il soit maintenu à son emplacement actuel.**

**Elle souhaite qu'un mur anti-bruit soit mis en place au niveau des habitations.**

**Elle souhaite que la circulation des poids-lourds en transit soit interdite sur la RN 57**

**RN275 Adrien D**

Il est indispensable de réaliser ce projet qui aurait dû être fait avant la voie des Mercureaux. Même en ayant des convictions écologiques, il faut être réaliste, cette route est la seule qui permet de rejoindre la Suisse et le Jura sans passer par le centre-ville, la 2x2 voies proposée avec des murs anti-bruits sera bien plus adaptée au trafic. Oui il faut aussi développer l'offre de transports en commun et peut être interdire le transit sur la RN83 mais cela ne suffira pas si l'on ne réalise pas la 4 voies. De plus l'aménagement prévoit de nombreuses pistes cyclables et une passerelle sur le Doubs, ce qui permettra de développer les modes doux.

Les seuls points à améliorer sur ce projet :

- la présence d'escaliers de part et d'autre de la passerelle de Micropolis (prévoir des rampes?)
- le nouveau carrefour rue Blaise Pascal semble complexe à cause de la nouvelle possibilité d'accès direct depuis la RN57

**Favorable au projet, il s'interroge sur la présence d'escaliers de part et d'autre de la passerelle de Micropolis (prévoir des rampes) mais également sur le nouveau carrefour de la Rue Blaise Pascal.**

## RN278 Charly FOUCAULT

Bonjour, Citation du rapport de la DREAL sur ce sujet : "Le manque de réalisme de l'étude d'impact quant aux hypothèses de trafic routier et d'urbanisation ne permet pas d'être assuré de leur prise en compte au juste niveau et remet en question l'ensemble de l'évaluation."

Le bon sens voudrait que ces études soient refaites afin que nos décideurs prennent des décisions cohérentes. En résumé :

- Trop chère
- Favorise l'étalement urbain
- Aggrave la dépendance à la voiture des habitants
- Aggrave la qualité de l'air pour les riverains
- Le rapport du GIEC et les engagements de la France sur les émissions de GES on en parle ?

Des alternatives existent :

- Contrainte la place de la voiture
- Contrainte l'étalement urbain
- Favoriser les modes doux
- Favoriser le covoiturage
- Favoriser la consommation locale pour limiter les camions

**Pose la question d'autres alternatives (covoiturage, modes doux) pour limiter l'étalement urbain, la place de la voiture et le trafic poids-lourds.**

## RN279 Julia PRIEUR

Bonjour, Je ne suis pas pour ce projet. Voici les raisons :

- Favorisant l'usage de la voiture individuelle, il va à l'encontre des engagements pris pour réduire nos émissions et les pollutions altérant la qualité de l'air.
- Il encourage l'étalement urbain.
- Il prétend fluidifier le trafic alors qu'il est avéré depuis des décennies que toute fluidification par agrandissement des voies n'a qu'un effet ponctuel car le trafic est amplifié par appel d'air et les encombrements reviennent au bout de quelques années. C'est ce que les géographes appellent le "trafic induit". Or, sur ce projet, aucune étude sur le trafic induit n'a été menée.
- Il constitue une "autoroute urbaine" qui coupe encore davantage le quartier Planoise de la ville centre et qui constitue également une frontière quasi-infranchissable pour la faune sauvage.
- Le coût des travaux est largement sous-estimé et la participation des collectivités locales va assécher leur capacité d'emprunt (d'autant que l'envolée du prix des matériaux risque fortement de rendre le coût de ce projet incontrôlable). Savez-vous qu'avec ce budget, qui concerne 3 km, il serait possible de construire un réseau cyclable de 130 km?
- Aucun scénario alternatif n'a été envisagé (halte ferroviaire, plans de déplacement d'entreprise etc), donc les utilisateurs pendulaires qui font le voyage matin et soir resteront prisonniers du seul choix de la voiture et du prix croissant du carburant. Ce modèle reste celui des années 70.

Merci d'en prendre compte et de privilégier les voies cyclables. Plus on fait des routes et plus il y aura de voiture alors que l'ère n'est plus au tout voiture ! En tant que cycliste, je préférerais avoir des voies adaptées pour circuler à vélo car le partage de la route avec les voitures est parfois dangereux.

**Elle estime que la coupure du quartier de Planoise par rapport au reste de la ville sera renforcée. Elle estime que la largeur de la voie la rendra infranchissable pour la faune sauvage.**

**Elle indique qu'aucun scénario alternatif n'a été envisagé alors que ce projet encourage l'étalement urbain, l'usage de la voiture et qu'il limitera la capacité d'emprunt des collectivités et ce, d'autant plus qu'avec l'envol du prix des matériaux, le projet risque d'être bien plus onéreux qu'annoncé dans le dossier d'enquête publique.**

### **RN280 Annefleury VELARD**

Non au doublement de la RN57 : Ce projet est celui d'un autre temps :

- Favorisant l'usage de la voiture individuelle, il va à l'encontre des engagements pris pour réduire nos émissions et les pollutions altérant la qualité de l'air.
- Il encourage l'étalement urbain.
- Il prétend fluidifier le trafic alors qu'il est avéré depuis des décennies que toute fluidification par agrandissement des voies n'a qu'un effet ponctuel car le trafic est amplifié par appel d'air et les encombrements reviennent au bout de quelques années. C'est ce que les géographes appellent le "trafic induit". Or, sur ce projet, aucune étude sur le trafic induit n'a été menée.
- Il constitue une "autoroute urbaine" qui coupe encore davantage le quartier Planoise de la ville centre et qui constitue également une frontière quasi-infranchissable pour la faune sauvage.
- Le coût des travaux est largement sous-estimé et la participation des collectivités locales va assécher leur capacité d'emprunt (d'autant que l'envolée du prix des matériaux risque fortement de rendre le coût de ce projet incontrôlable).
- Aucun scénario alternatif n'a été envisagé (halte ferroviaire, plans de déplacement d'entreprise etc), donc les utilisateurs pendulaires qui font le voyage matin et soir resteront prisonniers du seul choix de la voiture et du prix croissant du carburant. Ce modèle reste celui des années 70.

**Elle évoque les questions de trafic induit, d'encouragement à l'usage de la voiture individuelle, de coupure entre Planoise et le reste de la ville, de barrière infranchissable pour la faune sauvage.**

**Elle relève l'absence de scénario alternatif et d'un coût de travaux sous-estimés qui va impacter la capacité d'investissement des collectivités.**

### **RN281 Denis SCHIFFMANN**

Une autoroute urbaine n'est plus nécessaire à Besançon. Elle ne ferait qu'accentuer le trafic déjà surchargé de la RN 83. Or la côte de Larnod est particulièrement instable et fragile ; un accroissement de trafic de PL serait prendre un risque d'affaissement et donc de rendre cette zone très accidentogène ou source de dépenses inconsidérées pour son entretien. bien cordialement

**Problème du trafic PL sur la RN 83 qui sera amplifié avec la fluidification du trafic sur la RN 57.**

## RN282 Marc FRELIN

Madame, Monsieur, Je vous fait part par la présente de mon opposition formelle au projet concernant la mise à 2X2 voies du "contournement" de Besançon dans la section comprise entre les boulevards de Besançon et Beure, pour les raisons suivantes :

- Favorisant l'usage de la voiture individuelle, il va à l'encontre des engagements pris pour réduire nos émissions et les pollutions altérant la qualité de l'air.
- Il encourage l'étalement urbain.
- Il prétend fluidifier le trafic alors qu'il est avéré depuis des décennies que toute fluidification par agrandissement des voies n'a qu'un effet ponctuel car le trafic est amplifié par appel d'air et les encombrements reviennent au bout de quelques années. C'est ce que les géographes appellent le "trafic induit". Or, sur ce projet, aucune étude sur le trafic induit n'a été menée.
- Il constitue une "autoroute urbaine" qui coupe encore davantage le quartier Planoise de la ville centre et qui constitue également une frontière quasi-infranchissable pour la faune sauvage.
- Le coût des travaux est largement sous-estimé et la participation des collectivités locales va assécher leur capacité d'emprunt (d'autant que l'envolée du prix des matériaux risque fortement de rendre le coût de ce projet incontrôlable). Savez-vous qu'avec ce budget, qui concerne 3 km, il serait possible de construire un réseau cyclable de 130 km?
- Aucun scénario alternatif n'a été envisagé (halte ferroviaire, plans de déplacement d'entreprise etc), donc les utilisateurs pendulaires qui font le voyage matin et soir resteront prisonniers du seul choix de la voiture et du prix croissant du carburant. Ce modèle reste celui des années 1970.

**Problématique de l'encouragement à l'usage de la voiture, de l'étalement urbain.**

**Problématique de la coupure Planoise / reste de la ville + barrière infranchissable pour la faune sauvage**

**Absence de scénario alternatif**

**Coût des travaux sous-estimés qui va impacter la capacité d'investissement des collectivités**

## RN283 Melchizedek0

En tant que membre de Zéro Déchet Besançon, je suis contre le projet d'aménagement de la RN 57. En effet, ce projet, malgré les avantages certains qu'il pourrait amener ponctuellement sur la fluidité du trafic, présente plusieurs inconvénients notoires. Je vais présenter ici les deux qui me semblent les plus importants :

- la RN 57 est une voie qui passe par une zone naturelle où vivent de nombreuses espèces animales, or ces dernières sont déjà menacées par le trafic. Agrandir cette route, c'est de facto augmenter la mortalité animale et les empêcher encore de se développer et de circuler dans leur habitat naturel.
- Ce projet, outre les impacts environnementaux de sa mise en œuvre et de sa maintenance au long cours, va attirer un nombre plus important de véhicules vers la ville, au détriment à la fois des habitants de Besançon comme à ceux de Beure. Il ne va pas seulement fluidifier le

trafic, il va l'augmenter. Seulement, ce sont les riverains qui vont en premier payer le prix de la pollution engendrée par cette augmentation, ainsi que de toutes les nuisances liées à la circulation : bruit, pollution lumineuse, disparition du paysage etc.)

Pour ces deux raisons comme pour beaucoup d'autres, je m'oppose à ce projet, qui par ailleurs va à l'encontre des aspirations sociales actuelles portées par un besoin d'écologie, de ralentissement du temps. Il encourage à l'utilisation de la voiture individuelle, alors que ce sont les modes de transport doux qu'il faudrait développer.

**Cette personne souligne l'impact environnemental du projet (faune sauvage et pollution) mais également l'impact sur la qualité de vie des riverains (nuisances sonores, lumineuses...) et ce, d'autant plus qu'il va entraîner une augmentation du trafic vers Besançon.**

#### **RN287 A.H. HIND**

Habitante de Beure, je circule sur cette route tous les jours pour me rendre sur mon lieu de travail à Besançon et je suis contre cette aménagement. Agrandir ne ferait qu'augmenter la circulation et donc la pollution. De plus, la simple interdiction du trafic de transit PL suffirait à réduire les bouchons! Je me suis amusée à compter les PL aujourd'hui pendant une minute, il y en a eu 20!!! Pourquoi ce lancer dans un projet qui a un coût faramineux pour les habitants et la planète quand on peut faire simple?

**Il suffirait d'interdire les poids-lourds sans lancer ce projet de passage à 2x2 voies.**

#### **RN288 Matthieu JACOB**

Bonjour, Non au doublement de la RN57. Ce projet est celui d'un autre temps :

- Favorisant l'usage de la voiture individuelle, il va à l'encontre des engagements pris pour réduire nos émissions et les pollutions altérant la qualité de l'air.
- Il encourage l'étalement urbain.
- Il prétend fluidifier le trafic alors qu'il est avéré depuis des décennies que toute fluidification par agrandissement des voies n'a qu'un effet ponctuel car le trafic est amplifié par appel d'air et les encombrements reviennent au bout de quelques années. C'est ce que les géographes appellent le "trafic induit". Or, sur ce projet, aucune étude sur le trafic induit n'a été menée.
- Il constitue une "autoroute urbaine" qui coupe encore davantage le quartier Planoise de la ville centre et qui constitue également une frontière quasi-infranchissable pour la faune sauvage.
- Le coût des travaux est largement sous-estimé et la participation des collectivités locales va assécher leur capacité d'emprunt (d'autant que l'envolée du prix des matériaux risque fortement de rendre le coût de ce projet incontrôlable).
- Aucun scénario alternatif n'a été envisagé (halte ferroviaire, plans de déplacement d'entreprise etc), donc les utilisateurs pendulaires qui font le voyage matin et soir resteront prisonniers du seul choix de la voiture et du prix croissant du carburant. Ce modèle reste celui des années 70.

Pour toutes ses raisons, il ne faut pas changer ce qui est actuellement et plutôt interdire l'accès aux camions voulant éviter de payer des péages... cela permettrait déjà d'amplement diminuer le trafic.

**Problématique de l'encouragement à l'usage de la voiture, de l'étalement urbain, du trafic induit**

**Problématique de la coupure Planoise / reste de la ville + barrière infranchissable pour la faune sauvage**

**Absence de scénario alternatif**

**Coût des travaux sous-estimés qui va impacter la capacité d'investissement des collectivités**

### **RN290 MP BELIN**

Bonjour, Vu les embouteillages quotidiens sur cette route, je pense que ce projet va satisfaire de nombreuses personnes qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture pour venir travailler à Besançon. Par contre à partir du nouvel échangeur créé au Champ Melin, il n'y a plus qu'une voie me semble-t-il? Cela va certainement de nouveau engendrer de nouveaux problèmes, il faudrait envisager une 2X2 voies jusqu'à la voie des mercureaux sinon ce sera toujours pareil quitte à faire des travaux autant aller jusqu'au bout

**Favorable au projet, il faudrait conserver 2x2 voies jusqu'aux Mercureaux pour assurer la fluidité du trafic.**

### **RN294 Henry**

Je suis fermement opposé à ces travaux d'un autre temps. La grande majorité des arguments avancés en faveur de cet élargissement n'ont pas de fondements scientifiques ou se basent sur des hypothèses fausses.

Le premier argument en faveur des travaux est d'améliorer la circulation sur ce tronçon. Or c'est faux! De nombreuses études le prouvent et le phénomène a été modélisé et porte un nom, le "paradoxe de Braess": en améliorant la circulation, on va inciter les gens à prendre leur voiture jusqu'à ce que la situation redevienne comme avant. Le résultat est donc toujours des bouchons, mais plus de voitures, donc plus de pollutions. En résumé, 130Millions d'euros dépensés qui n'iront pas pour des infrastructures de transport en commun ou mode doux, de la pollution en plus, une coupure urbaine encore plus marquée entre Planoise et le reste de la ville, et toujours autant de bouchons, qu'on cherchera à résoudre en élargissant encore...

**Evocation de l'effet rebond qu'il craint au regard du montant des travaux qui ne permettront pas une fluidification du trafic et engendreront une augmentation des pollutions ... souligne la coupure urbaine encore plus marquée entre Planoise et le reste de la ville.**

**RN296 Lucie**

Au lieu de dépenser des millions (argent du contribuables français et européen) dans du béton, bitume... Ne serait-il pas plus judiciable de les dépenser dans les transports en commun dans un rayon de 30km autour de Besançon....

**Alternative de développer les transports en commun dans un rayon de 30 km autour de Besançon en remplacement du projet.**

**RN298 Laetitia GALLIET**

Bonjour Je me permets ce message, afin d'avoir des précisions. J'ai un jardin familial à Port Douvot, pourriez vous me préciser si nous allons être impacté par les travaux de la RN 57 ? Avec mes remerciements Bien Cordialement

**Question de l'impact sur sa propriété à Port Douvot ... pas d'identification de la parcelle**

**RN299 Florence KOHTZ**

Je suis fermement opposé à ces travaux d'un autre temps. La grande majorité des arguments avancés en faveur de cet élargissement n'ont pas de fondements scientifiques ou se basent sur des hypothèses fausses. Le premier argument en faveur des travaux est d'améliorer la circulation sur ce tronçon. Or c'est faux! de nombreuses études le prouvent et le phénomène a été modélisé et porte un nom, le "paradoxe de Braess": en améliorant la circulation, on va inciter les gens à prendre leur voiture jusqu'à ce que la situation redevienne comme avant. Le résultat est donc toujours des bouchons, mais plus de voitures, donc plus de pollutions. En résumé, 130Millions d'euros dépensés qui n'iront pas pour des infrastructures de transport en commun ou mode doux, de la pollution en plus, une coupure urbaine encore plus marquée entre Planoise et le reste de la ville, et toujours autant de bouchons, qu'on cherchera à résoudre en élargissant encore.

**Evocation de l'effet rebond qu'il craint au regard du montant des travaux qui ne permettront pas une fluidification du trafic et engendreront une augmentation des pollutions. Elle souligne la coupure urbaine encore plus marquée entre Planoise et le reste de la ville.**

**RN300 Alain GANZER**

Ce projet est indispensable et devrait être réalisé sans tarder. Au préalable il serait judicieux d'interdire le transit des poids lourds ! Il est inconcevable de laisser perdurer la situation actuelle avec des bouchons interminables et son lot de nuisances. Il y a donc urgence à réagir !!

**Favorable au projet, il évoque la problématique des poids-lourds.**

### RN302 Aurélien LACENAIRE

Bonjour, Voici mes observations concernant le projet d'aménagement de la RN57.

Ce projet me semble totalement hors de propos vu les enjeux climatiques et de développement durable actuels. Il repose sur un modèle totalement obsolète du tout voiture, et c'est assez incroyable de voir encore ce type de projet en 2022. Pourquoi ne pas tout miser sur des alternatives, qui ont en plus le mérite de protéger les citoyens à l'heure de l'augmentation du coût de l'énergie :

- le train (avec transport facilité de vélo pour les derniers kilomètres),
- pour ceux qui n'ont pas d'alternative à la voiture : de grands parking relais en entrée de ville avec des voies de bus en site propre garantissant des temps de transport réduits (car un bus bloqué au milieu des embouteillages voiture n'a aucun intérêt et n'est pas incitatif),
- des voies cyclables cohérentes, continues et séparées des voitures,
- des plans de déplacement des grandes entreprises avec par exemple des navettes dédiées, ou une incitation aux modes alternatifs à la voiture ?

Ce type de projet ne va apporter qu'un étalement urbain, un appel d'air qui à moyen terme entraînera un nouvel engorgement des nouveaux aménagements. Le trafic ne sera donc fluidifié que pendant une durée courte, on le voit à Dijon par exemple avec la LINO qui s'est vite retrouvée totalement saturée.

Enfin vous évoquez la notion de contournement, or ceci n'en est pas un car cela coupe la ville en 2, et habitant Planoise j'en sais quelque chose. C'est totalement aberrant d'envisager une 4 voies en pleine ville en 2022, cela s'est fait dans les décennies précédentes mais ce n'est pas une raison de répéter les mêmes erreurs (pollution, bruit qui malgré les murs sera bien là).

Cela va de plus dégrader le magnifique environnement entre le mont Rosemont et le mont Planoise, avec cette hérésie de parking poids lourds à proximité de la Roche d'Or.

Je suis également assez dubitatif de faire l'entrée principale de Micropolis côté rue Mouras, ayant habité cette rue dans le passé, même avec les aménagements envisagés (rond-point...) je ne vois pas comment cet axe va absorber le trafic des grands événements, il suffit de voir l'énorme bazar du secteur quand les tests covid étaient fait à Micropolis, puis la vaccination.

Les seuls points positifs sont :

- La passerelle mode doux pour passer de Planoise à Saint Ferjeux
- La voie d'accès vers ex-Chrysopolis pour désengorger ce quartier, et notamment l'accès à la polyclinique
- La traversée simplifiée pour les modes doux du pont de Beure
- 

**Il souhaiterait d'autres alternatives (train, parkings relais et voies bus, pistes cyclables cohérentes, plan de déplacement des grandes entreprises...). Risque d'étalement urbain, de coupure maximisée entre Planoise et le reste de la ville.**

**Dégradation de l'environnement au niveau de Rosemont avec l'aire de contrôle des poids-lourds.**

**Il s'interroge sur la viabilité de la nouvelle entrée de Micropolis (Rue Mouras)**

### RN306 Michel Schuler

**J'espère que le contournement ouest de Besançon se fera par la mise à 2x2 voies sur la RN 57 avec une vitesse non pas limitée à 70km/h mais à 90 km/h depuis la fin du contournement actuel jusqu'à Beure.**

## Sans intersection et sans feux rouges, l'installation d'écrans acoustiques pour préserver les habitants de Planoise.

**Souhaite vitesse à 90 kms et non 70/h, sans intersection et sans feux, ainsi qu'écrans acoustiques pour préserver habitants de Planoise**

### RN311 GC

Sujet: Avis FAVORABLE

Je fais part de mon avis favorable pour ce projet de raccordement de la rocade avec la voie des Mercureaux. Cependant, il doit absolument s'accompagner d'une interdiction des poids lourds en transit sur la RN 83. Ces véhicules sont surdimensionnés pour la traversée des 4 ronds points que compte le trajet projeté entre les Vallières et la côte de Larnod. Seuls les poids lourds en desserte locale devraient être autorisés à emprunter la RN 83 à Beure.

**Interdire PL entre les Vallières et la côte de Larnod sauf pour desserte locale.**

### RN312 Gérard MELET

L'élargissement de la RN57 entre Micropolis Besançon et Beure est une aberration. -il favorise l'utilisation de la voiture pour accéder à la ville et par conséquent, les émissions de GES et la pollution de l'air. -il favorise le transit des camions sur cet axe. -Le coût énorme des travaux aurait dû être consacré aux aménagements cyclables de GBM.

### RN326 Emmanuel PRUNIN

En tant que citoyen de la commune de Beure je souhaite exprimer mon avis concernant le projet de contournement de la RN 57. Tout d'abord je tiens à remercier l'agglomération pour son organisation exemplaire dans son désir d'informer ses habitants. Je vis dans le département depuis à peine trois ans et à Beure depuis un an et je ne cesse d'être agréablement surpris de toutes les différentes mises en places. Décidément cette région fait bon vivre. Concernant ce projet, je trouve l'idée enthousiasmante. Beaucoup de choses ont été très bien pensées, notamment l'air de contrôle des poids-lourd.

Étant donné que j'emprunte régulièrement la voie des Mercureaux, je ne peux que témoigner des difficultés de circulation dûes aux ralentissements. Ces ralentissements surviennent principalement en période de trafic au niveau du rond-point de Beure.

L'addition d'un échangeur au niveau du Champ de Mars devrait aider la fluidité mais il reste à mon sens un problème : le rétrécissement à une seule voie à la sortie des Mercureaux. Si l'on conserverait la deuxième voie jusqu'à l'accès du futur rond-point, l'encombrement serait nettement divisé dans la descente. Concernant la montée le problème ne se pose plus car la division avant la RN83 remplira parfaitement sa mission de désencombrer les ronds-points de Beure. Il serait intéressant d'identifier statistiquement le pourcentage des automobilistes qui emprunteraient cet échangeur pour ce diriger soit

vers Beure soit vers Micropolis. J'admets que la continuité de la double voie dans la descente occasionnerait un certain coup mais j'ai confiance en la projection dans le future de nos dirigeants. Je serais ravi de connaître les autres différents avis sur ce sujet. Avez-vous prévu de nous faire un retour? En attendant de vous lire, je vous transmets mes sincères salutations.

**Addition d'un échangeur au niveau du Champ de Mars devrait aider à la fluidité mais reste le problème du rétrécissement à une seule voie à la sortie des Mercureaux. Il serait intéressant d'identifier statistiquement le % des automobilistes qui empruntent l'échangeur pour se diriger vers Beure ou Micropolis. Aimerais connaître les autres avis sur ce sujet. Un retour est-il prévu ?**

### **RN330 CYRIL**

Validation du projet sous conditions

Je valide ce projet, suivant certaines conditions qui semblent essentielles. En effet, la mise en 2x2 voie sur L'ENSEMBLE de la RN57 est une notion INDISPENSABLE. le passage en 2x1 voie créera forcément un ralentissement en amont et des bouchons jusqu'au tunnel, ce qui n'est pas désiré dans le projet. je tiens a rebondir sur les avis contraire : - la pollution généré par le trafic n'est pas recevable sur la durée du projet et l'accès final suite à la transition des transports. en effet, nous tendons sur le tout électrique, c'est un fait! et sur l'écologie des transport routiers. - l'usage des modes de transports doux est mis en avant sur le projet, et prendre un vélo pour effectuer 80km par jours semble peu concluant. cela est bien mis en avant dans ce projet également. le "tout vélo" ce n'est pas pour demain c'est une vérité ! - comparer ce projet à un engorgement à Los Angeles (ville de 4 millions d'habitant) est disproportionné! Au final, il est préférable de voir une circulation fluide, générer moins de bruit avec des véhicules écologiques et limiter la circulation de transit poids-lourd par l'intermédiaire des communes traversées (samson, poligny...) et ainsi favoriser la vie ensemble pour tous. je reste donc FAVORABLE au projet sous condition d'une mise en 2x2 voie sur toute la distance MEME entre Micropolis et les Mercureaux.

**FAVORABLE au projet sous condition d'une mise en 2x2 voies sur toute la distance MEME entre Micropolis et les Mercureaux.**

### **RN337 Jerome CHEVALLIER**

Étant propriétaire d'une maison au 20 chemin des Vallières à Port Douvot qui est directement impactée par ce projet, je me permets de vous évoquer mon avis. Suite à une consultation avec les riverains, propriétaires et locataires , chemin des Vallières côté pair: Monsieur Mouton , Monsieur Frayon, Monsieur Bressant, Madame Gillet, Monsieur Robin, Madame Frésard, Madame Querry, et moi-même, Nous tenons à vous informer que nous sommes CONTRE le projet de dévier le Chemin des Vallières côté pair vers nos habitations au lieu de le laisser en lieu et place en bordure de la RN57.

Pour plusieurs raisons:

- cette rue (du N°14 au N°22) est une rue sans issue. - le chemin en tout venant qui descend sur le chemin des Vallières en bordure du boulevard ( parcelle cadastrée LM 21 ) a été réalisé dans les années 1970/1980 par mes grands-parents qui étaient maraîcher .Ce chemin servait d'accès plus rapide au divers champ et culture que mon oncle exploitait .N'étant plus utilisé, il a été condamné pour minimiser la circulation a cette endroit qui n'avait pas lieu d'être. - l'incompréhension de faire passer les véhicules sur cette rue en

bordure de maisons (les escaliers des maisons jouxtent la route) alors qu'à l'heure actuelle les véhicules empruntent la route en bordure de la RN57.

- pour des raisons de sécurité (enfants qui jouent sur cette fin de rue et beaucoup d'animaux divaguent).

- pour des raisons de bruit liés à la circulation prononcée de véhicules. - et de plus la largeur actuelle du chemin des Vallières (du N°14 au N°22) ne permet aucun croisement de véhicule.

Pour conclure, nous désirons donc que l'accès depuis le début (route du Fort de Planoise) du chemin des Vallières à Port Douvot côté paire pour se rendre au bas de port Douvot (au bord du Doubs) soit comme à l'heure actuelle, c'est à dire sur le chemin principale en bordure de la RN57. Nous sollicitons également des murs acoustiques tout le long de la route du chemin des Vallières à Port Douvot côté Pair; aucune matérialisation n'apparaît sur les plans à notre niveau pour nous protéger de la pollution sonore importante sur ce secteur alors que nous sommes plusieurs maisons côte à côte. Je tiens à vous informer que je suis né dans ce quartier de campagne agricole, vécu et travaillé avec mon oncle et Grands-Parents, aujourd'hui tout est remis en question pour une deux fois deux voies.

**Demande que l'accès depuis le début du chemin des Vallières à Port Douvot côté pair pour se rendre au bas de port Douvot (au bord du Doubs) soit comme à l'heure actuelle, c'est à dire sur le chemin principal en bordure de la RN57. Sollicite l'installation de murs acoustiques tout le long de la route du chemin des Vallières à Port Douvot côté Pair alors qu'aucune matérialisation n'apparaît sur les plans.**

### **RN338 Marie-Céline MAILLOT**

J'émet un avis défavorable sur ce projet. Cet axe est engorgé par des milliers de poids lourds en transit sur la RN83 qui prennent le shunt Poligny-Valentin indiqué dans tous les GPS pour gagner quelques minutes et le prix du péage, au détriment des populations des villages traversés en souffrance (pollution de l'air, pollution sonore et accidentologie). Le plan proposé actuellement ne désengorgera pas la côte de Larnod avec des problèmes d'affaissement dus au PL. De plus ce projet détruit une surface significative de prairies et vergers pour un parc à camion (champs Melin et Roche d'or). Le projet comporte également un rond-point supplémentaire pour l'accès Micropolis des habitants de Beure et RN83, source d'engorgement (cf remarque sur les PL). On constate aussi que le projet sépare Planoise de l'agglomération Bisontine avec une voie de plus de 50m de large. Extrêmement coûteux, ce projet ne crée pas d'alternative à l'autosolisme et contribue à l'étalement urbain contradictoire avec le SRADDET. Une alternative moins coûteuse et moins destructrice doit être étudiée.

**Le projet ne désengorgera pas la cote de Larnod (affaissements dus aux PL), détruit une surface significative de prairies et vergers pour un parc à camions (Champ Melin, Roche d'Or), et prévoit un rond-point supplémentaire pour l'accès à Micropolis d'où source d'engorgement. Sépare Planise de l'agglomération. Pas d'alternative à l'autosolisme. Favorise étalement urbain**

### **RN339 JEAN KUZMA**

Nombreuses divergences entre les différents plans. Aussi bien sur le plan en page 2 du dépliant distribué que sur le plan page 39 de la notice explicative par rapport aux figures des variantes 3 préférentielles. Par exemple, oublis de représentation de la trémie couverte de Micropolis et de la bretelle entre rue de Dole et RN57sud. Difficulté de compréhension même pour une personne professionnellement habituée à l'examen de documents graphiques.

### **Divergences dans les plans et difficultés de compréhension.**

#### **RN343 RAPENNE Philippe**

Il apparaît que l'État Français n'a ni autorité ni rayonnement en matière de régulation de vitesse : A6, A7, A9, les tunnels de A40, etc ... ou plus proche l'A36 comme dans le secteur Montbéliard-Belfort où sur les 36 km de limitations de vitesse la quasi totalité des poids lourds sont 20 km/h au delà de la limitation etc ... et encore plus proche la rue de Dole au cœur de la ville de Besançon 90% des véhicules - poids lourds, ou autres - ne respectent absolument pas la limitation de vitesse de 50 km/h ou 70 km/h. Une inquiétude extrême s'impose donc devant la défaillance absolue de l'État en ce qui concerne la limitation de la vitesse à 70km/h sur le tronçon. Il apparaît important de signaler qu'en 35 ans de pratique de cette partie de Besançon les forces de l'ordre ne me sont apparues qu'une fois et d'ailleurs ce ne fut que récemment après le terrible accident qui massacra une infirmière sur le boulevard. En résumé et sur cette notion de vitesse, la France n'a montré ni autorité ni rayonnement. De plus, il apparaît que les textes les plus convaincants sur les nuisances sonores pullulent depuis 50 ans et ceux-ci sont sans résultat. Alors cette réalisation contribuera encore à l'emprise de la circulation sur notre vie : la nature, la vie sociale, les esprits, les corps seront encore victimes de ce projet favorable à la circulation.

**S'inquiète de la capacité de l'Etat à faire respecter la limitation de vitesse à 70 km/h et d'un projet qui favorisera l'emprise de la voiture sur la vie des citoyens.**

#### **RN344 Lucie GUINET**

CONTRE ce projet : non-sens écologique

Pourquoi continuer à s'engager dans des projets pharamineux qui ne résolvent un problème que sur le court terme ? L'élargissement de cette voie diminuera le trafic en premier temps, mais dans quelques années l'axe sera de nouveau saturé... Laisser plus de place à la voiture incite forcément les gens à l'utiliser. Ce n'est pas la bonne solution. D'autant plus que nous savons qu'il est urgent de diminuer notre impact écologique et notamment nos émissions de gaz à effet de serre, dont la voiture individuelle est le premier poste. La France s'est pourtant engagée à nombreuses reprises pour diminuer l'impact humain sur le changement climatique (protocole de Kyoto, accord de Paris, différentes COP...) mais concrètement, cela ne se ressent pas. Ecologiquement donc, ce projet est un non-sens : imperméabilisation des sols, aménagements sur-dimensionnés, destruction d'habitations... Au passage, je doute que le chantier soit réellement fait sur des horaires spécifiques pour limiter l'impact sur la faune, comme dit dans le paragraphe 5.2.2 de la pièce C. De plus, je ne comprends pas qu'on puisse modifier des documents aussi importants que le PLU, qui ont été pensés en amont pour structurer la ville, afin de justifier la construction de ce projet. Ainsi, deux espaces boisés classés, d'environ 1200 m<sup>2</sup>, seront déclassés et un changement

de zone sera également fait pour pouvoir construire une habitation sur un terrain non constructible (paragraphes 3.8 et 5.2 de la pièce I)... Si je comprends bien, quand il s'agit d'un projet au coût pharaonique et ayant un impact non négligeable sur la nature et la santé des riverains, il est possible de changer les règles, alors que pour un petit particulier qui veut mettre des fenêtres double vitrage sur un immeuble en centre-ville, on rétorque que cela ne correspond pas au PLU. Quid de la démocratie ? Il y aurait un traitement deux poids deux mesures selon le porteur de projet ? Enfin, il n'y a aucune alternative qui a été étudiée pour répondre au phénomène de saturation de cet axe routier. La solution d'interdire les poids lourds et de les transférer sur l'autoroute est pourtant intéressante (et beaucoup moins coûteuse), d'autant plus qu'elle réduirait la pollution atmosphérique et acoustique dont les riverains font les frais, pollution qui augmentera fortement avec le projet... Avec les 130 millions d'euros prévus, ne serait-il pas plus sensé de construire des aires de covoiturage ? Mode de déplacement qui se développe, et dont l'aire « sauvage » au rond-point à l'entrée de Larnod est une preuve. Quid de la restauration de certains chemins ferrés pour desservir les villages alentours ? Quid de l'augmentation de la flotte de bus ? Quid de la rénovation massive des logements vacants afin de densifier la ville pour éviter les trajets domicile-travail ? Il semblerait que beaucoup d'options pourraient résoudre le problème en respectant les engagements pris. J'espère que ce projet ne verra pas le jour et que les politiques comprendront à temps qu'il faut arrêter de voir toujours plus grand, ce n'est pas comme ça qu'on restera en-dessous de la limite des +2°C.

**« Ce projet est un non-sens écologique. Ne diminuera la circulation qu'à court terme. Doute du respect des horaires de chantiers pour limiter l'impact sur la faune. Deux espaces boisés classés seront déclassés et un changement de zone est fait pour permettre la construction d'une maison individuelle sur un terrain non constructible. » Coût pharaonique ; aucune alternative étudiée ; suggère interdire circulation PL et utiliser budget pour aires covoiturage, transports en commun...**

#### **RN347 Lacroix Gérard**

« le bas de la voie des Mercureaux est encore sur une seule voie jusqu'à Micropolis et qu'un bouchon va se créer au niveau du rond-point de l'air de contrôle des poids lourds, c'est à cet endroit que les usagers provenant de la RN83 rejoindront ceux de la RN57 et tous ces véhicules vont ensuite rouler sur une seule voie jusqu'à Micropolis. Vous allez engager des sommes importantes pour seulement déplacer le bouchon de 200/300 m. Pourquoi ne pas réaliser l'ensemble sur 2x2 voies ? ..... »

**Demande 2 voies sur tout l'itinéraire et craint bouchon au rond-point de l'aire contrôle PL**

#### **RN349 Jean-Lou PERROT**

« La terminaison en 2X2 voies de ce dernier barreau me paraît indispensable pour surmonter les difficultés du trafic en zone Ouest de Besançon. »...

**Demande 2 voies sur tout le tronçon**

### RN357 E BETTINELLI

Il me semble important d'évaluer l'impact du trafic des poids lourds qui quittent l'autoroute et n'effectuent qu'un transit par la route RN57. Par ailleurs l'impact écologique (flore et faune) et sur la qualité de vue des habitants doit être évalué de manière indépendante.

**Evaluer impact trafic PL de transit. Evaluer de manière indépendante impact écologique et impact sur qualité de vie**

### RN362 Mr MAIRE Luc, résident 4 chemin du champ melin.

« Je tiens à vous signaler le bruit insupportable du trafic dans la journée, dû en grande partie au bruit des pneus sur la chaussée et des moteurs camions et motos. Ces nuisances sonores seraient résolues sans frais supplémentaires avec une limitation de vitesse à 50 km/h, le tronçon de route étant sur la commune de Besançon comme c'est le cas du bvd Kennedy. Triple avantage : nuisances sonores, fluidité du trafic (plus de bouchons) pas besoin de mur anti bruit (inefficace pour nous qui sommes en hauteur). D'autre part je suis contre l'aire de contrôle des poids lourds qui deviendra un parking poids lourds permanent avec le bruit des camions réfrigérés insupportable. »

**Problème nuisances sonores tous véhicules. Suggère limitation de vitesse à 50km/h ce qui éviterait par ailleurs la construction de murs anti-bruit. Opposé à l'aire contrôle PL qui deviendra un parking PL permanent...**

### RN363 Communauté Emmaüs Courrier de la communauté Emmaüs du 28 mars 2022

Favorable au projet. Toutefois soulève problème accès à la communauté qui semble avoir été oublié. Agrandissement de 2000 m2 prévu ( PC en cours), souhaiterait un accès direct ce qui permettrait de réserver le chemin des Vallières et Champ Miellin aux riverains et à une éventuelle liaison douce

#### **Accès direct et parking**

### RN364 Lydie Moutarde 35 Chemin des Vallières à Port Douvot

Etant fortement concernée par l'impact des travaux pour le futur contournement de la RN57 je me permets d'attirer votre attention sur le bouleversement de ma vie quotidienne, généré par les travaux prévus sur le tronçon Micropolis /Beure. Depuis 2014 j'ai fait l'acquisition d'une propriété située au 35 chemin des Vallières ( parcelle 114 sur vos plans).

J'avais pris soin de me renseigner auprès de la DREAL, par contre uniquement par téléphone, ceci à plusieurs reprises sur la réalité de la projection des travaux, lors de cet achat.

Je n'ai pas eu accès à l'ampleur de ceux-ci en l'état actuel et j'ai surtout été rassurée par vos services sur la potentialité d'une non réalisation. Depuis l'actualité a remis en première ligne ces énormes travaux et tout dernièrement j'ai constaté qu'ils avaient encore bougé au point de venir détruire la seule partie en herbe de ma propriété, utilisable pour vivre à l'extérieur et que j'utilise pleinement depuis mon acquisition. La partie en herbe à l'arrière de la maison est rocailleuse, et très pentue, ce qui n'est pas repérable sur vos photos que je suppose issues de Google Earth. J'ai d'ailleurs des chèvres qui entretiennent ce terrain sauvage non constructible.

Je me suis longuement posé la question, dans un premier temps, de rester dans la maison au regard de l'ampleur des nuisances occasionnées par ces travaux prévus sur 3 ans, mais au vu de cette double voie rapprochée sous mes fenêtres de pièce à vivre et faisant disparaître le seul endroit de verdure aménageable je me rends à l'évidence que ce ne sera pas viable pour une vie décente sur ma maison. J'en étais restée au projet avec passage devant chez moi d'une voie en mode doux ou active sans impact sévère sur ma propriété. Depuis cette nouvelle refonte de votre projet je ne peux que faire le constat d'une future vie quotidienne fortement altérée. Il ne me sera impossible de rester dans ma propriété avec vos dernières modifications et cela me perturbe énormément.

**Pose problème de l'ampleur et de l'impact des travaux sur sa propriété sise chemin des Vallières, qu'elle pensait moindres et qu'elle découvre, ainsi que sur les nuisances que va générer la nouvelle voie.**

#### **RN365 Denis TATTU**

Propriétaire au 30 Chemin des Vallières à Port Douvot, nous avons constaté en consultant les aménagements proposés pour la RN57 qu'il n'existe pas de protection d'écran acoustique le long de la route face à notre maison. Pourquoi ? Alors que dans la brochure distribuée dans les boîtes aux lettres, votre projet fait bien mention d'une mise en place d'un linéaire de 3,8 km dont le quartier des Vallières (écrans de 2,5 m de hauteur des deux côtés de la RN57).

#### **Demande d'écrans acoustiques au niveau du 30 chemin des Vallières**

#### **RN368 Jean-Marie PANIER**

Je suis pour la mise à 2x2 voies entre Micropolis et Beure. La partie Ouest du tracé permet une continuité de la rocade depuis Valentin jusqu'au niveau du Champ Melin, c'est parfait Par contre, concernant la partie Est, il est dommage que la 2x2 voies ne continue pas jusqu'en haut des Mercureaux, avec des bretelles d'entrée et de sortie pour le chemin des Vallières, pour Beure, pour la route de Lyon

**Favorable mais demande mise à 2 voies sur tout l'itinéraire avec bretelles entrée et sortie pour le chemin des Vallières, Beure et route de Lyon**

### RN374 L'association Beure Respirer

L'association "Beure Respirer" s'est constituée en 2021, dans l'optique de proposer et de promouvoir des alternatives au doublement de la RN57. Notre contribution à l'enquête publique sera donc tout naturellement en cohérence avec les pistes qui sont développées au sein du village depuis plusieurs mois.

L'objet de l'association est de viser à améliorer la qualité de vie à Beure, entre autre en réduisant la pollution atmosphérique et les nuisances sonores. Augmenter le trafic routier par une augmentation des capacités structurelles ne semble pas répondre à cet objectif. De plus, le village étant à la confluence de la RN83 et de la RN57, les embouteillages sont présents de toute part le matin et le soir.

S'il prétend améliorer ce point, le projet actuel oblitère intégralement le trafic de la RN83 en provenance de Larnod. Pire encore, le plan proposé vient ajouter un rond point supplémentaire au trafic descendant. De plus, il est prévisible que pendant les longues années que dureraient les travaux, le trafic serait fortement perturbé et probablement moins fluide qu'actuellement.

Au lieu de dépenser une somme d'argent public qui semble surdimensionnée, nous préconisons une réflexion en profondeur visant à favoriser l'utilisation des modes doux au sein de la commune de Beure et sur l'axe Fontain – Arguel – Pugey – Larnod – Beure – Besançon.

Nous sommes absolument consternés que les alternatives au projet n'aient à aucun moment été envisagées dans l'étude, point important souligné par l'Autorité Environnementale. Le point qui semble le plus évident pour réduire un trafic toujours croissant est d'exiger la déviation des poids lourds en transit sur la RN83 vers l'autoroute. Ce point nous semble crucial pour désengorger cet axe, et ainsi rendre caduque le besoin d'élargissement. Aux voix institutionnelles qui semblent affirmer que cela serait illégal, nous répondons que la loi Climat et Résilience doit être elle aussi respectée, et que les autoroutes urbaines dignes des années 1990 n'ont pas voix au chapitre en terme de préservation du climat.

Notre village est situé au milieu de collines verdoyantes, et la voie des Mercureaux est une première cicatrice qui a détruit le paysage irrémédiablement. Le projet actuel, avec son aire de contrôle des camions au pied de la Roche D'or, et son parcours au milieu des collines de Planoise et Rosemont, serait une entaille paysagère catastrophique, infranchissable et définitive. Comment envisager sérieusement que ce projet respecte un tant soit peu le paysage traversé, la biodiversité environnante et les habitations individuelles limitrophes ? C'est la destruction assumée d'un espace naturel qui est proposée. Nous nous y opposons avec force.

**Va générer une augmentation du trafic routier. Ajoute un rond-point supplémentaire. Préférerait que l'argent public soit consacré aux modes doux. Alternatives n'ont pas été étudiées (cf. rapport autorité environnementale). Dévier le trafic PL. L'aire de contrôle des PL au pied de la Roche d'Or serait une entaille paysagère catastrophique. Destruction massive d'un espace naturel.**

### RN378 Sophie Montel

Sujet: Contre le projet d'achèvement du "contournement" de Besançon

Je suis contre ce projet car, en 2022, il est impensable que de telles sommes soient utilisées pour construire une nouvelle voie sans penser les alternatives au tout voiture et à l'autosolisme. Les plans de mobilité vélo, covoiturage, transports en commun depuis les plateaux environnant Beure ne sont pas du tout étudiés.

Il est inimaginable de dépenser plus de 130 millions sans proposer des solutions de transport en commun pour les usagers du territoire qui doivent venir en ville.

Il est inimaginable que les projets de halte ferroviaire derrière l'hôpital Minjot ne soient pas même considérés dans les plans de mobilité de la région Bourgogne - Franche-Comté.

Le projet n'est pas clair sur les circulations possibles en vélo. Par ailleurs, il est aberrant de penser résoudre l'encombrement de la zone et de la RN 57 sans résoudre le problème de la circulation des poids lourds sur la RN 83 ; il est aberrant qu'aucune solution ne soit trouvée pour que les PL restent sur l'autoroute et évitent d'encombrer des dessertes locales qui sont inadaptées pour un tel trafic. 89% des camions utilisent la route en France (seulement 9% des marchandises transitent par le chemin de fer et 2,3% par voie d'eau) contre 75% en moyenne en Europe (et respectivement 18 et 5,5%). Nous sommes donc très en retard en France ; notre fret ferroviaire et fluvial est deux fois moins développé que la moyenne européenne comme l'a récemment souligné la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat.

Les autres points préjudiciables sont le massacre du paysage (collines Planoise - Rosemont), la méconnaissance de la richesse des sols, de la faune, de la biodiversité. L'isolement toujours plus net du quartier de Planoise, derrière un mur de la honte. Ce projet ne permet pas de respecter les Accords de Paris, la loi Climat et Résilience. Arrêtons le tout voiture et l'artificialisation massive des sols qui va avec ! il y a urgence !

**Tout voiture, alternatives non étudiées, halte ferroviaire dernier hôpital Minjot n'est pas considérée dans les plans de mobilité de la Région, projet pas clair sur les circulations possibles en vélo.... Problème circulation PL... Massacre du paysage (Planoise, Rosemont) Isolement quartier Planoise.**

### **RN379 Fabien**

J'emprunte tous les jours cet axe pour me rendre au travail, et je m'y trouve bloqué le matin à 8h00 et le soir à 18h30. Que de tergiversations pour repousser ces travaux avec une enquête publique qui déjà est fastidieuse, il m'a fallu un bon quart d'heure pour trouver ce lien où réagir sur le sujet. De plus vous y intégrez un nombre incalculable de pages de rapports, mais permettez-moi de vous dire avec toute la politesse que je vous dois qu'on s'en contrefiche des batraciens, du moment où on peut s'éviter comme les parisiens de passer une heure dans notre voiture par jour pour un trajet domicile travail qui devrait se faire en 1/2 heure au maximum. Si Mme la Maire traverse le bouchon comme j'ai pu le constater avec M. Fousseret avec une 607 dont le chauffeur double toute la foule gyrophare sur le toit allumé je comprends qu'elle ne soit pas concernée. Ma dernière remarque se porte sur le pont entre Micropolis et le rond-point de Beurre qui passe au-dessus de la voie du Tram qui vient de Planoise et va direction la Malcombe. Là un nombre de véhicule est ralenti le soir puisque bon nombre de conducteurs coupent à droite pour descendre et remonter du côté du bas de l'ancien Chrysopolis, le résultat est désastreux puisque ça ralenti

toute la file et personne n'y fait rien. Bien sûr qu'un élargissement à 2x2 voie est indispensable, combien d'années encore de rapports, réunions, échanges et j'en passe va-t-il falloir pour que le premier engin commence ce chantier ? Pourquoi une voie verte n'a-t-elle également pas été prévu en parallèle des Mercureaux pour les usagers désirants descendre en vélo électrique ? J'espère que je serai lu, considéré, et me tiens à votre disposition pour tout échange constructif

**Difficultés à trouver le lien pour réagir... Lourdeur du dossier mis à l'enquête. Soulève problème entre le pont de Micropolis et le rond-point de Beure. Demande 2 x 2 voies. Demande pourquoi une voie verte n'a pas été prévue en parallèle des Mercureaux pour les usagers en vélo électrique ?**

### **RN381 Nicolas-Baptiste BELIARD**

Vous trouverez ci-dessous ma contribution d'habitant de Besançon et contribuable local à l'enquête publique que vous consacrez au projet de finalisation de la RN 57. S'il y avait besoin de justifier de cet état, n'hésitez pas à me le faire savoir que je transmette les justificatifs nécessaires.

Ayant pris connaissance des éléments de l'enquête publique qui sont soumis aux habitants de la Ville de Besançon, et moi-même résidant à Besançon, je me réjouis des nombreux avantages que me semble apporter le projet dit de "RN 57 Besançon". Outre l'amélioration évidente de la desserte locale et même bien au-delà, je note qu'un certain nombre d'aménagements simultanés apportent des réponses à des problèmes parfois anciens, ce que je pense très positif. Parmi ces aspects positifs, voici ceux qui me semblent les plus significatifs et importants : • le désenclavement du quartier de Terre Rouge et de sa zone d'activité • le nouvel échangeur du quartier des Vallières • la reconfiguration complète de l'accès à Micropolis • la desserte poids-lourds de la station d'épuration Port Douvot qui épargnera les quartiers avoisinants, une belle avancée • l'amélioration de la desserte en transports en commun grâce aux deux voies réservées vers Micropolis, un préalable sans doute indispensable pour rendre les transports publics plus attractifs pour l'accès à ce site hautement stratégique alors qu'il draine de grands volumes de visiteurs • dans la même perspective, le nouvel aménagement prévu entre la rue des Flandres / Dunkerque à la route de Dole spécialement réservée aux modes doux me semble très positive pour les habitants de tout le quartier et pour l'attractivité de ces modes de déplacement dont on connaît l'importance. On peut imaginer que cela présente aussi un intérêt pour l'accès des secours lorsque la circulation est par ailleurs chargée par exemple, mais je ne connais pas assez les éléments pour en être certain. C'est d'ailleurs un élément général du projet, l'établissement de continuités manquantes en matière de voies cyclables, et leur sécurisation / montée en gamme par rapport à l'existant (ou à l'absence !) me semble être un élément particulièrement intéressant. L'évitement de l'interruption du flux de circulation de la RN57 par les piétons (via le feu positionné à cet endroit) qui disposeront d'un accès spécifique et sécurisé me semble être une avancée majeure par rapport à la situation actuelle qui n'est pas du tout satisfaisante devant l'entrée de Micropolis. Je note également avec grande satisfaction la volonté d'organiser bien plus sérieusement le stationnement aux alentours de Micropolis, dossier qui me semble de grande importance pour tous les riverains mais aussi pour les usagers de la voie publique en général. La suppression d'une large part du stationnement illicite via des aménagements de sécurité est pour moi fondamentale, même si elle doit s'accompagner évidemment de tout ce qui est nécessaire pour apporter aux personnes concernées des alternatives pratiques. C'est pourquoi cette restriction renforcée associée à l'amélioration générale de la desserte en transports publics est une très bonne nouvelle. Je note également la volonté de développer la stratégie d'offre de stationnement "temporaires" mais licites

qui me semble indispensable. Le "bâton" ne peut fonctionner à l'égard des automobilistes sans "carottes" ni "alternatives" et tout projet qui avance sur ces deux jambes me semble bien plus profitable que de se limiter au "bâton" ou d'opter pour le statut quo. D'ailleurs on pourrait souligner à ce stade l'intérêt de poursuivre le développement des possibilités publiques. Un grand parking relais côté Ouest (Chateaufarine) profitant d'une future extension du tramway du Grand Besançon et réduisant d'autant le stationnement "commercial" improductif du point de vue du transport public ? Une halte ferroviaire positionnée au CHU de Besançon permettant de rejoindre facilement le tramway et donc Micropolis ? On peut saluer au passage la qualité et l'exhaustivité du rapport d'enquête publique et spécialement sa pièce "H" qui rappelle la très large palette offerte par les collectivités locales aux habitants en matière de transports publics / collectifs / auto partage, etc. Des informations qui sans doute mériteraient à être diffusées très largement et bien plus régulièrement aux habitants. Le nouvel aménagement de la RN57 va également permettre une meilleure sécurité des usagers (sur la RN57 elle-même lors des dépassements par exemple, ou hors RN57 grâce aux aménagements spécifiques aux modes doux) et c'est aussi un point qui me semble intéressant. Je note la cohérence de ce projet avec le projet de territoire de Grand Besançon Métropole qui vise à "Améliorer le fonctionnement et la visibilité des fonctions métropolitaines dans l'Ouest du Grand Besançon (CHRU, santé, enseignement supérieur, fonctions administratives, startups), et faciliter la connexion avec les autres sites métropolitains en région sont des projets prioritaires". Enfin, je note qu'un ensemble d'objectifs me semblent particulièrement adaptés aux enjeux qui sont ceux auxquels on doit prêter de plus en plus d'attention. En effet, il semble clair que des précautions particulières et des mesures spécifiques sont prises pour :

- Faciliter l'infiltration de l'eau sur place et traiter/réutiliser l'eau qui ne peut pas être directement infiltrée. C'est aussi protéger la ressource en eau déjà sur place en évitant justement que les pollutions ne la souillent sans aucun traitement...
- Préserver les habitats naturels à fort enjeu écologique et améliorer les connectivités faunistiques dans les collines.
- Améliorer la condition des riverains notamment en matière de bruit puisqu'aujourd'hui ils ne bénéficient de pas grandes précautions ou aménagements en la matière.

Le projet RN 57 me semble être quelque chose de global, cohérent, raisonné, qui se limite aux besoins du territoire et de sa population tout en intégrant le plus grand nombre possible de contraintes qu'il surmonte par des solutions pragmatiques. Les grands avantages qu'il apporte spécialement en matière de transports publics (voies réservées, aménagements modes doux, renforcement du bon fonctionnement du pôle d'échanges de Micropolis, réduction des nuisances dues aux stationnements anarchiques notamment lors de grands évènements) me semblent déterminants et très intéressants. La limitation de l'axe nouveau à 70 km/h me paraît être une donnée fondamentale du projet, qui contribuera à la fluidification du trafic, à la baisse des nuisances sonores, et de l'émission de polluants. Le projet RN 57 est un investissement certes important pour notre territoire d'un point de vue financier, mais il permet d'améliorer le confort, la sécurité, et apporte de nombreuses externalités positives pour les riverains. Il améliore les choses pour les usagers actuels tout en encourageant les alternatives, deux jambes que l'on devrait retrouver selon moi dans tout projet public. Il a semble-t-il fait l'objet d'un grand nombre d'améliorations car le projet "initial" a visiblement déjà fait l'objet d'un grand nombre de retouches salutaires, permises grâce au nombre des concertations déjà menées et visiblement particulièrement à l'écoute qui leur a été apportée. On peut s'en réjouir ! Donner la parole aux usagers et instaurer un dialogue constructif entre le public et les concepteurs est une bonne pratique, une nouvelle fois illustrée par la conduite de cette nouvelle enquête publique.

**Très favorable au projet. Suggère de poursuivre le développement des possibilités publiques.  
« Un grand parking relais côté Ouest (Chateaufarine) profitant d'une future extension du tramway du**

**Grand Besançon et réduisant d'autant le stationnement "commercial" improductif du point de vue du transport public ? Une halte ferroviaire positionnée au CHU de Besançon permettant de rejoindre facilement le tramway et donc Micropolis ? »**

**Salue « la qualité et l'exhaustivité du rapport d'enquête publique et spécialement sa pièce "H" qui rappelle la très large palette offerte par les collectivités locales aux habitants en matière de transports publics / collectifs / auto-partage, etc. » « Des informations qui sans doute mériteraient à être diffusées très largement et bien plus régulièrement aux habitants »**

### **RN393 Nathan SOURISSEAU**

#### **Sujet: CONTRE le projet de dédoublement de la RN57 OUI aux alternatives**

Je formule ici un avis contre ce projet d'un autre siècle. Celui n'est pas en accord, ni avec objectifs de l'accord de Paris sur le climat, ni avec la stratégie bas carbone française. En effet, le fait de rendre la circulation plus fluide dans un premier temps créera un appel d'air supplémentaire et n'encouragera pas le développement de mobilités alternatives. Je souhaiterai qu'une étude sur ce potentiel "effet d'appel d'air" soit réalisé ainsi que soit étudié sérieusement la combinaison de l'ensemble des alternatives possibles : report des poids lourds faisant le trajet Lyon -> Alsace sur l'autoroute ; financement d'un cadencement à la demi-heure sur la ligne des horlogers entre Besançon et le plateau (Saone) afin de permettre aux personnes du Haut-Doubs de laisser leur voiture sur un parking-relais à proximité de la gare de Saone et ensuite d'utiliser le train pour rejoindre le cœur de Besançon et ainsi pouvoir utiliser l'ensemble du réseau de transport en commun urbain ; travail avec les principales entreprises (université...) pour désynchroniser les horaires et réduire ainsi l'effet heure de pointe sur lequel se concentre à l'heure actuelle les difficultés... Par ailleurs au regard du coût important du projet, il semble aujourd'hui déraisonnable de se lancer dans une telle opération lorsque l'on connaît les besoins de financements nécessaire sur de nombreux autres projets qui sont eux en complète adéquation avec les enjeux du siècle (rénovation thermique...)

**Souhaiterait une étude sur le potentiel effet d'appel d'air lié à une circulation plus fluide et « que soit étudié sérieusement la combinaison de l'ensemble des alternatives possibles : report des PL sur l'autoroute, cadencement à la demi-heure de la ligne des horlogers, désynchronisation des horaires en lien avec les principales entreprises... »**

### **RN395 Patrick POLITO**

Je tiens à faire part de mon avis concernant ce projet, pour la section concernant le QUARTIER DES VALLIERES et de la bretelle entre la rue Blaise Pascal, à double sens, permettant un accès direct vers Beure.

D'un quartier calme, tranquille, vous allez en faire un ENFER, avec de nouveaux bouchons, toujours autant de difficultés pour accéder à la RN57. Vous allez juste créer de nouveaux engorgements aux heures de pointe. Cela ne résoudra rien, mais cela entrainera bruit, pollution sur ce secteur actuellement si tranquille.

Sans parler de l'allée bordée d'arbres que vous allez détruire. Nous nous trouverons avec deux engorgements aux mêmes heures, un au rondpoint de MICROPOLIS, boulevard S. ALLENDE, l'autre sur le nouvel axe rue BLAISE PASCAL vers la RN 57.

Ce n'est pas ce nouvel axe qui va fluidifier la sortie de Besançon puisque c'est l'axe BESANCON / BEURE qui est saturé. C'est une hérésie de créer cette nouvelle sortie, qui n'arrangera rien pour les automobilistes, mais qui ENTRAINERA DE MULTIPLES NUISANCES pour les habitants du quartier des VALLIERES, bloquera l'accès à la Polyclinique de FRANCHE-COMTE car il y aura saturation de la circulation, du bd S.ALLENDE en passant par la rue BERTRAND RUSSEL puis rue BLAISE PASCAL pour rejoindre la RN 57 vers BEURE. Je le répète d'un quartier calme, tranquille, serein, vous n'allez ajouter que des nuisances puisque la circulation ne se fait que sur 2 voies, et que l'axe qui pose problème c'est le BD OUEST vers BEURE. A moins que des garanties aient été données au futur commerce GRAND FRAIS, sans se soucier aucunement des habitants du quartier des VALLIERES.

J'aimerais comprendre quel est l'intérêt de créer un nouvel engorgement sur la rue Blaise PASCAL, en sortie vers BEURE puisque c'est ce qui arrivera. Quid des futures mamans qui voudront accéder à la Polyclinique, à moins que ne soit envisager de diminuer les trottoirs, d'abattre toute l'allée bordée d'arbres pour créer une voie supplémentaire pour les voitures ? Ce projet est aberrant. Pour vivre depuis plus de 10 ans sur ce secteur, nous savons que nous devons faire "un petit détour" pour retourner sur la RN57, cela prend quelques minutes supplémentaires, mais LA VIE Y EST SAINTE ET TRANQUILLE. Les embouteillages journaliers vont polluer ce joli secteur de Besançon. INADMISSIBLE. TOTALEMENT CONTRE.

**Concerne le quartier des Vallières et la rue Blaise Pascal à double sens. Projet va générer nuisances dans un quartier tranquille, destruction d'arbres, engorgements au rond-point Micropolis, boulevard Allende et sur le nouvel axe rue Blaise Pascal vers la RN57. Hérésie de créer cette nouvelle sortie qui entraînera nuisances et bloquera l'accès à la Polyclinique**

#### **RN396 David DUSSERT Pépinières Bisontines 1 chemin des Vallières à Port Douvot**

« Je me permets de vous faire part de mon avis concernant l'achèvement du contournement de Besançon. En effet, je suis directement concerné de par mon exploitation agricole située 1 chemin des Vallières à Port Douvot. D'après le plan définitif présenté par Madame Feuvrier, le parking à camion prévu empièterait totalement sur le parking de ma serre, aucune voiture ne pourrait plus stationner devant l'entrée de mon établissement, ce qui me causerait un préjudice énorme. De plus, toujours d'après le plan définitif, l'actuel chemin des Vallières serait déporté et raserait l'angle de ma serre, supprimerait 15 places de parking sur 25 et ne me permettrait plus de circuler entre les 2 parties de mon terrain. Pour autant, une entrée/sortie donnant sur le chemin des Vallières permettrait de sécuriser ce quartier qui voit passer énormément de voitures lors des jours d'ouverture d'Emmaüs et de camions se rendant à la station d'épuration. Je reçois moi-même environ un camion semi-remorque par semaine dans le cadre de mon activité. Ce projet permettrait également à mes clients, jusqu'à 200 par jour au printemps, de rejoindre mon établissement sans passer systématiquement devant les maisons du chemin de Montoille. A priori aucun mur antibruit n'est prévu devant mon établissement, ce qui me convient parfaitement car vous comprendrez que ce type de construction ne me permettrait plus d'être visible et serait totalement délétère pour la survie de mon entreprise. J'emploie actuellement 2 personnes et espère me développer

dans les années futures. La mise en place de ce projet peut être un formidable facteur de croissance mais pourrait également causer son déclin si les remarques que je formule ici ne sont pas prises en compte. »

**Exploitant de la jardinerie sise 1 chemin des Vallières. Souligne que le parking PL empiéterait sur le parking de sa serre et qu'aucune voiture ne pourrait plus stationner devant l'entrée de son établissement d'où préjudice énorme. Par ailleurs, selon le nouveau plan, le chemin raserait l'angle de la serre, supprimerait 15 places sur 25, et empêcherait toute circulation entre les 2 parties de la propriété. Une entrée/sortie sur chemin des Vallières permettrait**

**- de sécuriser le quartier notamment quant aux jours d'ouverture à la vente d'Emmaüs et à la circulation des PL allant à la station d'épuration (indique par ailleurs recevoir un semi-remorque chaque semaine pour son activité)**

**- aux clients d'accéder à la jardinerie sans passer chemin de Montoille.**

**A noter qu'aucun mur anti bruit ne sera installé devant son établissement, ce qui lui convient parfaitement, le contraire pouvant nuire à son activité**

#### **RN401 Aline Vieille**

« Je ne suis pas une professionnelle de l'aménagement du territoire mais le sujet m'intéresse beaucoup tant j'ai conscience que les infrastructures qui dessinent notre paysage ont un impact énorme sur notre mode de vie et même, dans mon cas en tout cas, sur l'attachement et le plaisir de vivre où non sur un territoire.

Sans surprise, l'idée de passer tous les jours à côté de cette autoroute urbaine, qui va créer une énorme balafre dans un quartier que je traverse tous les jours à vélo, ne me réjouit pas. Je sais ce que pensent les automobilistes à la lecture de ce type de discours : encore une citadine « bobo » qui ne se rend pas compte des difficultés rencontrées par les automobilistes qui n'ont d'autre choix que de se déplacer en voiture. Mais en réalité c'est tout l'inverse, j'ai bien conscience de la situation dans laquelle les automobilistes se trouvent et c'est justement parce-que j'en ai conscience que je suis opposée à ce projet qui ne fera que les enfermer encore davantage dans un modèle de déplacement qui les rend dépendant de la voiture individuelle

L'impact paysager d'une infrastructure n'est acceptable qu'à la condition que cette dernière ait une réelle utilité. Or, ce projet ne se contente pas d'être inutile (nous savons depuis longtemps que la création de voies supplémentaires ne permet de résorber la congestion que pendant un temps, avant que le trafic induit ne fasse réapparaître le problème à plus grande échelle) il constitue également un énorme pas dans le mauvais sens ! Pour quiconque s'intéresse un tant soit peu aux questions de mobilité il paraît évident que ce projet d'autoroute urbaine ne fait que reproduire les erreurs du passé, celle d'un urbanisme axé sur la voiture individuelle, qui considère les routes comme des tuyaux dans lesquelles il faut faire passer un maximum de véhicules en un minimum de temps. Les aménageurs croient-ils sincèrement qu'il suffit de maquiller le projet avec une voie mode doux mal dessinée et un mur anti-bruit de 4 mètres pour le faire passer dans le 21e siècle ? Je ne peux pas le croire. La seule explication que je trouve alors pour les comprendre et qu'ils ont envie de finir « leur » contournement, d'avoir le sentiment du travail terminé et tant pis s'ils savent que c'est une sottise. On réfléchira plus tard, quand les automobilistes auront été confortés dans leurs habitudes d'autosolisme, quand ils auront déménagé à 30 km de leur lieu de travail, quand les 130 millions (mais ce sera sans doute plus) seront dépensés et qu'il restera des miettes pour réaliser des aménagements cyclables (1 ou 2 millions par an dédiés à cela dans le Grand Besançon, dans

100 ans on aura compensé !), quelques miettes pour faire une étude sérieuse pour évaluer le potentiel d'une halte ferroviaire dans l'ouest de la ville, quand les bisontins étoufferont sous ce flot de voitures et de pots d'échappement qui entrent dans leur ville tous les matins par la RN57, quand un enfant de Beure ou de Samson aura été renversé par un poids lourd et que le préfet se décidera avant à interdire leur shuntage par cet itinéraire ! Je pourrais entrer dans les détails techniques des défauts de ce projet (des évaluations de l'évolution de trafic qui se basent sur des chiffres anciens, des mesures acoustiques mal réalisées, un passage à faune inadapté, des aménagements cyclables type voie verte proscrits par le CEREMA dans ce type de contexte etc.) mais est-ce nécessaire dans la mesure où la seule issue sérieuse à cette enquête publique est une remise à plat totale du projet ? »

**Opposée au projet. Met en cause les études réalisées et les aménagements projetés (« des évaluations de l'évolution de trafic qui se basent sur des chiffres anciens, des mesures acoustiques mal réalisées, un passage à faune inadapté, des aménagements cyclables type voie verte proscrits par le CEREMA dans ce type de contexte etc. ) »**

RN406 André RACINE

... En résumé : – Le dossier n'apporte pas une réponse satisfaisante à la fracture urbaine amplifiée par l'élargissement de la RN57 entre Planoise et le reste de la ville ; – Le projet ne s'articule pas avec le NPRU de Planoise ; 8/9 – La passerelle modes doux projetée au droit de Micropolis, surplombant la Malcombe s'apparente à un fil ténu, qui ne peut pas être une réponse à la discontinuité urbaine ; – Les impacts en faveur de la biodiversité ont été sous-évalués ; – Les mesures compensatoires sont très insuffisantes ; – Le projet touche la trame verte et bleue, le Doubs, les secteurs boisés de Planoise et Roche d'Or ; – Cette autoroute urbaine aura un impact paysager non négligeable et mal identifié ; – Les aménagements cyclables bien que présents manquent de lisibilité ; – Aucun scénario alternatif n'est présenté pour réduire la part des déplacements en autosolisme : place potentielle du ferroviaire, évolution de la réglementation sur le stationnement, partenariat avec les entreprises et les administrations pour instaurer des plans de déplacements, covoiturage, multi-modularité ... Aujourd'hui 31 mars 2022, est la date limite fixée par le Conseil d'Etat au Gouvernement, lui enjoignant de prendre les mesures supplémentaires pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici 2030. Avec le projet de la RN57, voilà un exercice d'application concrète des dispositions que pourraient prendre l'Etat pour répondre à cette exigence, en revoyant autrement et à la baisse l'aménagement, avant de s'engager définitivement dans une spirale budgétaire mal aboutie et très incertaine par les temps qui courent.

**Opposé au projet : « La commune d'Ecole-Valentin est coupée en 2 par cette route nationale à 2x2 voies : en l'état, elle ne peut pas être unifiée. »**

**Pose de nombreuses questions techniques pour lesquelles il n'a pas trouvé de réponse dans le dossier (largeur projetée de la RN57 au droit du groupe scolaire Champagne face à Micropolis ?**

RN416 Hubert

Sujet: nuisances sonores

« J'ai lu avec beaucoup d'attention l'étude acoustique et vu avec intérêt la prise de conscience de l'impact du bruit sur cette nouvelle portion d'aménagement. Compte tenu de l'augmentation du trafic, depuis le

projet initial, il faudrait aussi ne pas oublier de prendre en compte la protection acoustique de l'ancienne portion Portes de Vesoul/Micropolis qui a été très mal considérée à l'époque et qui, du fait des nouvelles et nombreuses constructions du côté du quartier des Montboucons va obligatoirement avoir un impact sur la qualité de vie de ces nouveaux habitants. Madame la Maire de Besançon n'avait-elle d'ailleurs pas mis dans son programme un plan ambitieux de lutte contre les nuisances sonores ? En traversant dernièrement l'Allemagne et la Pologne, j'ai pu constater les kilomètres de murs anti-bruits qui jalonnent les routes aux abords des agglomérations...au-delà des infrastructures lourdes et coûteuses, d'autres solutions rapides et économiques existent, comme l'utilisation de revêtements adaptés pour diminuer les bruits de roulement, ainsi que la réduction de la vitesse qui a aussi un impact sur le confort sonore acoustique. (<https://www.bruitparif.fr/pour-toutsavoir-sur-les-revetements-de-chaussee-anti-bruit/>). Je vous remercie donc de penser à adapter de nouvelles mesures à l'évolution du trafic et de l'habitat sur l'ensemble du tracé, et ne pas en laisser certains "sur le bord de la route". »

**Demande que soit prise en compte la protection acoustique de l'ancienne portion Portes de Vesoul/Micropolis, mal considérée à l'époque. Suggère utilisation de revêtements adaptés et réduction de la vitesse.**

#### **RN420 Fabien MAUGAN**

« ... Mon humble avis d'usager est que la réduction du trafic poids lourd en transit permettrait déjà une belle réduction des temps d'embouteillage. Une fois ce soulagement mis en place, il est sans doute possible de réfléchir à des travaux de moindre ampleur et plus en accord avec la diminution du trafic qui sera obligatoire dans quelques années pour respecter les engagements carbone du pays. Le gros du trafic est en effet très dense dans le sens Beure-Besançon le matin et Besançon-Beure le soir.

Connaissez-vous le dispositif mis en place sur le pont de Saint-Nazaire? Ce pont possède 3 voies, celle du milieu est dans un sens le matin et dans l'autre le soir, ceci a permis de ne pas élargir le pont pour passer à 4 voies, tout en réservant 2 voies dans le sens à fort flux en heure de pointe. Imaginez les travaux sinon! Les voies de désengorgement prévues pour shunter les ronds points restent cependant une très bonne idée pour permettre de fluidifier le trafic allant et venant des Mercureaux. Qu'en serait-il de règles particulières sur les heures de bouchons? Pas de poids lourds sur le créneau 7h30/8h30 et une vitesse limitée à 50km/h de l'entrée de Beure (peut-être même Mercureaux et cote de Larnod) aux Tilleroyes par exemple. Une expérimentation de la sorte coûterait peu. Il faudra par contre un moyen de faire respecter ces consignes. Tout ceci, couplé à la mise en place du télétravail et peut être à d'un meilleur échelonnement des heures d'entrées et sorties des zones industrielles pourraient rendre à moindre coût cette route bien plus vivable »

**Suggère modifications du projet (cf. Pont de St Nazaire), règlement à certaines heures de la circulation des PL et une limitation de la vitesse à 50km/h de l'entrée de Beure aux Tilleroyes (voire même Mercureaux et cote de Larnod), télétravail et échelonnement des horaires de sortie et entrée.**

#### **RN423 Fabienne BRAUCHLI**

« ....ce projet a un impact très important sur la ville et sur sa biodiversité. Sur le volet écologique et environnemental, l'étude d'impact qui a été faite minimise complètement les enjeux. L'inventaire des espèces présentes sur le site semble bien lacunaire pour certains groupes d'espèces. De ce fait, les impacts en matière de biodiversité apparaissent comme largement sous-évalués, et bien en deçà des enjeux réels

du site. Tout ceci a donc pour conséquence des mesures compensatoires très insuffisantes. Ce projet, il faut le dire, impacte un site caractéristique de notre ville. Il touche au cœur de la trame verte et bleue de Besançon, dont l'objectif est de maintenir la conservation des milieux pour enrayer la perte de la biodiversité. Sur site, le projet touche de près le Doubs, qui est un réservoir de biodiversité et un corridor écologique d'enjeu régional. Il touche également les secteurs boisés de la c t te de Planoise et de la Roche d'Or, qui présentent, là encore, des enjeux forts, car ils sont colonisés par des espèces sensibles qui peuvent se déplacer d'un site à l'autre. Ces continuités doivent se lire à l'échelle de la ville, et même de l'agglomération. On ne peut que s'étonner que ce même État, qui nous demande de travailler sur les continuités écologiques et de respecter les trames vertes et bleues, soit à l'origine de ce projet routier complètement démesuré, qui vient justement renforcer la rupture du corridor écologique. Enfin, et pour terminer, n'oublions pas que l'on se trouve là à une entrée de ville entourée de collines, qui signe l'identité de Besançon. Il serait fort préjudiciable à l'attractivité de la ville, d'altérer cet aspect paysager tout à fait remarquable, par la construction d'une autoroute urbaine ! »

**Critique « une étude d'impact qui minimise complètement les enjeux, l'inventaire « lacunaire de certains groupes d'espèces », la sous-évaluation des impacts sur la biodiversité avec pour conséquence des mesures compensatoires très insuffisantes. Projet complètement démesuré qui renforce la rupture du corridor écologique.**

#### **RN424 Europe Ecologie les Verts Grand Besançon Métropole**

L'observation est disponible sur le lien :

<https://www.doubs.gouv.fr/content/download/36366/225524/file/Observation%20EELV%20Grand%20Besan%C3%A7on.pdf>

« Le tronçon de la RN 57 qui relie Beure et Micropolis connaît des difficultés importantes de circulation. Il est nécessaire d'apporter une véritable réponse aux problèmes de mobilité sur cet axe. Or, le projet proposé n'est pas une solution durable pour ce secteur. Des alternatives doivent être proposées par l'Etat. EELV Grand Besançon émet donc un avis défavorable au projet actuel de la DREAL visant à doubler la RN57 sur le secteur Beure – Besançon.

1- Coût du projet - à l'origine le projet d'aménagement était évalué entre 80 et 110 millions d'euros. Il y a un an, il est passé à 120 millions et aujourd'hui à 130 millions d'euros ; - de plus des dépassements sont à prévoir (retards dans les travaux, inflation du coût des matériaux, crise énergétique...) - il faut aussi y inclure les mesures de compensations préconisées par l'Autorité Environnementale à destination des populations (parfois vulnérables) impactées par différentes nuisances ainsi que pour la biodiversité et les milieux naturels ; L'Autorité environnementale recommande, pour la bonne information du public, de préciser les coûts de certains aménagements. En conséquence, conformément à la recommandation de l'Autorité Environnementale, nous demandons que le plan de financement soit mis à jour et précisé.

2- 2- Congestion routière - il est illusoire de penser que ce projet de doublement résoudra les problèmes d'embouteillage : l'augmentation du nombre de voies conduira mécaniquement à l'augmentation du trafic... ; c'est ce qu'Anthony Downs, économiste américain, appelait dès 1962 « la loi d'airain de la congestion routière », sur les autoroutes urbaines de banlieue aux Etats-Unis : la congestion du trafic aux heures de pointe augmente jusqu'à atteindre la capacité maximale. - Ce projet n'est justifié que par le phénomène de congestion routière, sans tenir compte de ses impacts. La DREAL le reconnaît d'ailleurs dans son analyse : "le projet pourrait avoir un effet catalyseur sur le phénomène de périurbanisation déjà

à l'œuvre", sans proposer de véritable solution pour l'enrayer. En conséquence nous demandons : - qu'une étude sur le trafic induit soit réalisée, - que soit envisagé le report du trafic de poids lourds utilisant la RN 83 sur l'A36

3- 3- Fracture urbaine - le projet de doublement de la RN57 accentue la fracture urbaine avec Planoise ; le projet proposé prévoit la réalisation d'un mur d'une hauteur de près de 4 mètres sur la quasi-totalité du tronçon aménagé soit 3,8 kilomètres accentuant l'effet d'une autoroute traversant la ville en particulier au niveau de Planoise ; - cet effet « autoroute » serait d'ailleurs renforcé par la présence des nombreux ponts et voies d'accélération, la présence de ces dernières au niveau des 3 échangeurs (Rue de Dole, rond-point de Micropolis, Vallières) contribuant de ce fait à donner davantage l'impression visuelle d'une 2x3 voies. - la rue de Dole (secteur Planoise) est aujourd'hui l'axe le plus bruyant de la ville ; en doublant les voies de la RN 57, le trafic rue de Dole sera fortement augmenté : Planoise pourrait donc, à terme, se retrouver entourée de murs antibruit. Cette fracture urbaine est inacceptable. En conséquence nous demandons une évaluation sincère et rigoureuse de la pollution sonore pour les riverains du chantier et de la prochaine autoroute urbaine, en tenant particulièrement compte des établissements accueillant des populations vulnérables

4- 4- Impacts environnementaux - L'avis de l'Autorité environnementale est claire : l'étude d'impact est insuffisante : le périmètre d'analyse est réduit, elle est fondée sur des hypothèses en décalage avec la réalité du territoire ; l'autorité environnementale conclut à un "manque de réalisme" qui remet en question l'ensemble de l'évaluation ; - les pièces du dossier fournies par la DREAL ne sont pas plus encourageantes, bien que leurs impacts soient déjà sous-évalués. Deux campagnes de mesures menées récemment indiquent que la pollution de l'air au dioxyde d'azote est déjà supérieure au seuil réglementaire. Les teneurs estimées pour les particules ultrafines excèdent la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine. A ce titre l'Autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation des risques sanitaires ; - les impacts en matière de biodiversité apparaissent comme largement sous-évalués, et bien en-deçà des enjeux réels du site. Les mesures compensatoires proposées par la DREAL sont insuffisantes ; - ce projet impacte un site caractéristique de la ville de Besançon. Il touche au cœur de la trame verte et bleue, dont l'objectif est de maintenir la conservation des milieux, pour enrayer la perte de biodiversité ; sur site, le projet touche de près le Doubs, réservoir de biodiversité et corridor écologique d'enjeu régional. Il touche également les secteurs boisés de la Côte de Planoise et de la Roche d'Or qui présentent là encore des enjeux forts, car ils sont colonisés par des espèces sensibles qui peuvent se déplacer d'un site à l'autre. En conséquence nous demandons le réexamen de l'ensemble du projet qui se trouve en contradiction avec la loi climat et résilience, le SRADDET et le PCAET du Grand Besançon (plan climat)

5- 5- Alternatives : report du transit, modes alternatifs, haltes ferroviaires, désynchronisation Dans le cadre de la séquence « ERC » (Eviter, Réduire, Compenser) il convient de s'assurer, avant de « réduire » et « compenser », qu'on peut éviter le projet. C'est au maître d'ouvrage de prouver qu'il n'y avait pas d'alternative. Aucun scénario de trafic n'a été réétudié. Aucune solution alternative n'a été proposée. Nous demandons que des alternatives soient étudiées et proposées par la DREAL. Avec 130 millions d'euros, voici quelques pistes de projets réalisables : · Report du trafic poids lourds et des camionnettes de transit sur l'A36 (pour le trafic en direction du sud – RN 83), comme cela a pu se faire dans d'autres départements. Contrairement à ce que la DREAL affirme dans son analyse, il y a une corrélation directe entre la RN83 et la RN 57. Pour rappel, le transit des poids lourds représente 9% du trafic sur cette partie de la RN 57. Aux heures de pointe, il représente même 18% du trafic le matin, 15% le soir. Moins de camions qui traversent la ville c'est aussi moins de gaz à effet de serre ; · Offre de transports publics étoffée, y compris sur la périphérie: investissement sur l'étoile ferroviaire (renforcement de l'offre

existante sur la gare de Franois, halte ferroviaire Ouest bisontine, renforcement de la ligne des Horlogers et de la gare de Saône...) · Développement des modes doux et du covoiturage ; · Développement du télétravail en installant des espaces de travail partagés dans les villages et en consolidant l'extension de la fibre. Pour un télétravail de proximité et de qualité. · Désynchronisation des temps de travail : c'est-à-dire étaler les heures de début et de fin de travail pour parer mécaniquement aux engorgements des axes routiers.

Au regard des urgences, nous estimons qu'il convient d'abandonner le projet de doublement des voies et de reporter les investissements prévus sur des alternatives qui permettraient véritablement de résoudre les problèmes de mobilité sur cet axe.

**«Le tronçon de la RN 57 qui relie Beure et Micropolis connaît des difficultés importantes de circulation. Il est nécessaire d'apporter une vraie réponse aux problèmes de mobilité sur cet axe. Or le projet proposé n'est pas une solution durable pour ce secteur ».**

**Demande :**

- que le plan de financement soit mis à jour et précisé (cf. recommandation de l'autorité environnementale),
  - qu'une étude sur le trafic induit soit réalisée et que soit envisagé le report du trafic de PL utilisant la RN 83 sur l'A36
  - une évaluation sincère et rigoureuse de la pollution sonore pour les riverains du chantier de de la prochaine autoroute urbaine, en tenant particulièrement compte des établissements accueillant des populations vulnérables,
  - le réexamen de l'ensemble du projet qui se trouve en contradiction avec la loi climat et résilience, le SRADDET et le PCAET du Grand Besançon (plan climat),
  - que des alternatives soient étudiées et proposées par la DREAL,
- Estime, au regard des urgences qu'il convient d'abandonner le projet de doublement des voies et de reporter les investissements prévus sur des alternatives qui permettraient véritablement de résoudre les problèmes de mobilité sur cet axe. »**

#### **RN426 élus-e « Écologistes & Solidaires » au Conseil régional de BourgogneFranche-Comté**

« Vous trouverez en pièce jointe la contribution des élus-e « Écologistes & Solidaires » au Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté relative à l'aménagement de la RN 57 dans le secteur de Besançon. Claude Mercier Conseiller Régional – Département du Doubs

#### Situation particulière 1. Coût / plan de financement

Le projet est évalué à ce jour aux environs de 130 M. d'euros. Ce coût sera bien évidemment augmenté des inévitables retards, de l'inflation des coûts des matériaux, ainsi que des compensations que maître d'ouvrage devra mettre en place, si la décision est positive, à la suite des recommandations de l'Autorité environnementale.

En conséquence, le groupe « Écologistes & Solidaires » demande que le plan de financement soit mis à jour et précisé et que l'investissement envisagé soit évalué et déterminé au regard des effets attendus et des solutions alternatives envisageables.

#### 2. La problématique des flux

Il est illusoire de penser que ce projet de doublement résoudra les problèmes de congestion du trafic : l'augmentation du nombre de voies conduira mécaniquement à son augmentation ; la DREAL le reconnaît d'ailleurs dans son analyse : "le projet pourrait avoir un effet catalyseur sur le phénomène de périurbanisation déjà à l'œuvre", sans proposer de véritable solution pour l'enrayer alors que ce projet n'est justifié que par le phénomène de congestion routière, sans tenir compte de ses impacts.

En conséquence le groupe « Écologistes & Solidaires » demande :

- qu'une étude sur le trafic induit soit réalisée et versée au dossier d'instruction,
- que soit mis en œuvre le report du trafic de poids lourds utilisant la RN 83 sur l'A36

### 3. La problématique urbaine

Non seulement incapable de résoudre à moyen et long termes le problème de congestion, le projet de doublement de la RN 57 accentue la fracture urbaine avec le quartier de Planoise : le mur envisagé, aussi bien dans le secteur de Micropolis que dans celui de la rue de Dole, donnera un effet de rupture visuelle qui renforcera l'isolement visuel du quartier. Par ailleurs, l'ensemble des travaux principaux et annexes contribueront à renforcer le paysage « autoroutier » de ce secteur.

En conséquence le groupe « Écologistes & Solidaires » demande le non-recours à un mur antibruit tel qu'il est envisagé, et la recherche de réduction de trafic notamment des poids lourds.

### 4. Effets environnementaux

L'avis de l'Autorité environnementale est clair : l'étude d'impact est insuffisante : le périmètre d'analyse est réduit, elle est fondée sur des hypothèses en décalage avec la réalité du territoire ; l'autorité environnementale conclut à un "manque de réalisme" qui remet en question l'ensemble de l'évaluation. Parmi les éléments les plus sensibles, on notera :

- le renforcement des risques sanitaires ;
- l'atteinte à la bio-diversité par la diminution des milieux fréquentés par les espèces sensibles.

En conséquence le groupe « Écologistes & Solidaires » demande le réexamen de l'ensemble du projet qui se trouve en contradiction avec la Loi Climat, le SRADDET, le PCAET (PLAN CLIMAT).

### 5- Alternatives

Voici quelques pistes envisageables :

- Report du trafic poids lourds et des camionnettes de transit sur l'A36 (pour le trafic en direction du sud – RN 83). Le transit des poids lourds représente 9% du trafic sur cette partie de la RN 57. Aux heures de pointe, il représente même 18% du trafic le matin, 15% le soir.
- Offre de transports publics étoffée, y compris sur la périphérie ;
- Investissement sur l'étoile ferroviaire ;
- Développement des modes doux ;
- Covoiturage : développement du nombre d'aires de covoiturage ;
- Télétravail : installation de tiers lieux (espaces de travail partagés) dans les villages et consolidation de l'extension de la fibre pour un télétravail de proximité et de qualité ;
- Désynchronisation des temps de travail (étalement des heures d'embauche)

### En résumé

- le projet, malgré les modifications apportées par la DREAL, ne répond pas aux exigences qu'imposent les mutations exigées par les enjeux de résilience climatique ;

- conformément à l'avis extrêmement négatif émis par l'Autorité environnementale, le doublement de la RN 57 n'est pas une solution à la congestion routière, contrairement aux représentations intuitives que l'on peut en avoir
- le projet ignore largement plusieurs enjeux d'ordre économique, environnemental et de santé publique ; il n'est donc pas réductible à son statut de « maillon manquant » mis en avant par ses promoteurs ;
- des alternatives existent qu'il convient d'examiner avec attention et dont il est impératif de soutenir le déploiement

#### Conclusion générale :

Au regard des urgences, le groupe « Écologistes & Solidaires » estime qu'il convient d'abandonner le projet de doublement et de reporter les investissements prévus sur des alternatives qui permettraient véritablement de résoudre les problèmes de mobilité sur cet axe.

Claire Mallard, présidente de groupe, conseillère régionale, élue de Saône et Loire Stéphanie Modde, vice-présidente Transition écologique : transition énergétique ; alimentaire ; biodiversité, eau ; économie circulaire ; déchets. Elue de la Côte-d'Or Sarah Persil, vice-présidente Jeunesse, de la Vie Associative, de la Citoyenneté et de la Démocratie Participative Aurore Lagneau, conseillère régionale, élue de Côte d'Or Claude Mercier, conseiller régional, élu du Doubs Eric Oternaud, conseiller régional, élu du Territoire de Belfort Amandine Rapenne, conseillère régionale, élue du Doubs Marie Claire Thomas, conseillère régionale, élue de Haute-Saône

**Au regard des urgences, le groupe « Écologistes & Solidaires » estime qu'il convient d'abandonner le projet de doublement et de reporter les investissements prévus sur des alternatives qui permettraient véritablement de résoudre les problèmes de mobilité sur cet axe.**

#### « En résumé

- le projet, malgré les modifications apportées par la DREAL, ne répond pas aux exigences qu'imposent les mutations exigées par les enjeux de résilience climatique ;
- conformément à l'avis extrêmement négatif émis par l'Autorité environnementale, le doublement de la RN 57 n'est pas une solution à la congestion routière, contrairement aux représentations intuitives que l'on peut en avoir
- le projet ignore largement plusieurs enjeux d'ordre économique, environnemental et de santé publique ; il n'est donc pas réductible à son statut de « maillon manquant » mis en avant par ses promoteurs ;
- des alternatives existent qu'il convient d'examiner avec attention et dont il est impératif de soutenir le déploiement »

**RN427 Collectif "RN + 5,7° Pour une autre mobilité" contribution du collectif "RN + 5,7° dont : Alternatiba Besançon Association Vélo Besançon Beure Respire France Nature Environnement Doubs Trottoirs Libres**

Enquête publique sur le projet d'aménagement de la RN 57 à Besançon Contribution du collectif « RN + 5,7° pour une autre mobilité » Cette contribution a été élaborée avec l'ensemble des associations qui composent le collectif "RN +5,7° Pour une autre mobilité".

Ce projet présente un manque d'analyses sérieuses pour des alternatives : Cela contrevient totalement à la partie première de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser ». Ce manque a d'ailleurs été relevé dans l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) auquel le Maître d'ouvrage a fourni des réponses qui nous paraissent insatisfaisantes. La réalisation de ce projet peut et doit-être évitée, en réduisant le trafic sur la RN 57 plutôt que de le fluidifier par des investissements coûteux, inutiles et nuisibles sur le moyen et long terme. Ainsi dans les alternatives qui auraient pu être mieux étudiées, si ce n'est qu'elles n'ont même pas été envisagées :

- Des poids lourds (PL) qui doivent rester sur l'autoroute : La surabondance des PL sur cette portion de route vient du fait que ces derniers shuntent les autoroutes A36 et A39 entre Besançon et Poligny, ceci dans les deux sens. En effet, le trajet par l'autoroute entre ces deux communes étant plus long en kilométrages et payant, les chauffeurs routiers préfèrent la quitter provisoirement, pensant sans doute réaliser ainsi un peu d'économies pécuniaires sans trop de perte de temps. Pour cela ils doivent emprunter la RN 83 mais aussi la partie bisontine de la RN 57, celle qui nous préoccupe du fait des encombrements limités à certaines heures et auxquels ces PL contribuent largement. Il nous paraît aberrant qu'aucune solution ne soit trouvée pour que ces PL restent sur l'autoroute et évitent d'encombrer des dessertes locales qui sont inadaptées pour un tel trafic (En aucun cas, il ne faut d'ailleurs adapter les RN 57 et RN 83 pour le passage des PL ; cela créerait, en effet, un appel d'air supplémentaire alors que l'autoroute existe déjà). Ainsi, la côte de Larnod est particulièrement instable et fragile ; Le trafic de PL fait déjà prendre des risques d'affaissement et rend cette zone très accidentogène et source de dépenses inconsidérées pour son entretien. Le passage de ces PL entraîne également des nuisances importantes sonores et de pollutions ainsi que de l'insécurité dans les villages traversés (Récemment encore, le 9 mars 2022, un PL s'est renversé à Besançon, bloquant la circulation sur la RN 57 pendant des heures). Ainsi, une association « Bonne Route » a été créée afin de protester contre cette surcharge routière évitable. Ces travaux, ayant pour but principal de fluidifier le trafic, créeront du coup un appel d'air qui risque d'augmenter encore le flux de PL. Il y a un fort risque qu'au niveau de la RN 57, ce flux, ajouté à la circulation pendulaire qui augmentera aussi, continuera à bloquer les deux, puis trois ronds-points prévus. Nous sommes persuadés que si ces milliers de PL journaliers en grand transit, dont les circulations sont très impactantes, étaient réaffectés sur l'autoroute proche (il s'agit d'une responsabilité préfectorale pour la protection des populations), une fluidité relative serait retrouvée et permettrait ainsi d'éviter un tel investissement d'argent public et l'aggravation inéluctable du phénomène. Une étude indépendante de la maîtrise d'ouvrage sur cet aspect est sans doute indispensable avant d'engager un tel projet. 89% des camions utilisent la route en France (seulement 9% des marchandises transitent par le chemin de fer et 2,3% par voie d'eau) contre 75% en moyenne en Europe (et respectivement 18 et 5,5%). Nous sommes donc très en retard en France ; notre fret ferroviaire et fluvial est deux fois moins développé que la moyenne européenne comme l'a récemment souligné la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat. Un train peut transporter l'équivalent du chargement de 40 PL et émet 9 fois moins de CO<sup>2</sup>. Il est inimaginable que les projets de halte ferroviaire derrière l'hôpital Minjot ne soient pas même considérés dans les plans de mobilité de la région Bourgogne - Franche-Comté.
- Développer et encourager les modes alternatifs à la voiture individuelle : Dans chacune des communes des réunions publiques devraient être programmées pour repenser la mobilité au niveau du voisinage. Covoiturage : Pour les personnes dont le recours à la voiture paraît indispensable, le covoiturage est à encourager fortement. C'est en effet déjà par une réduction de l'autosolisme que nous pourrions réduire de façon importante le trafic automobile. Une planification des parkings relais pour faciliter les covoiturages doit-être mise en place au niveau des collectivités locales, des communes à la région, voir au-delà (exemple : Liaison avec la Suisse pour la RN 57). Ainsi, les premiers retours sur l'utilisation du parking covoiturage de la Vèze, mise en place par le Grand Besançon, indiquent que les

usagers sont prêts à s'emparer de cette possibilité. Certains de ces parkings pourraient aussi être multimodaux et reliés à des transports en communs et pistes cyclables. La commune de Saône située sur le plateau juste avant la descente sur Besançon, en bordure de la RN 57, avec de plus le passage de la voie ferrée venant de la Suisse, pourrait constituer ce genre de carrefour multimodal stratégique. Serait-il possible dans les portions à 2 voies existantes de réserver une voie pour les covoitureurs et/ou les transports en commun ? Cette question mériterait une étude, notamment pour la voie des Mercureaux.

- Un renforcement significatif des transports en commun aurait dû être étudié : En se basant sur les bassins de vie et d'emploi de Besançon, il serait important de renforcer les lignes de transports en commun entre les bourgs les plus importants et la ville de Besançon. Pour ne citer que quelques-uns susceptibles d'apporter du trafic sur la RN 57 à Besançon : Quingey, Ornans, Pontarlier, Valdahon, en y ajoutant les villages sur les parcours. Rappelons qu'un autocar pourrait remplacer une cinquantaine de voitures en autosolisme. Comme évoqué auparavant, la ligne de chemin de fer reliant Besançon à la Suisse est un axe important. La région vient de remettre le réseau à neuf mais il serait nécessaire d'améliorer le cadencement des trains en y ajoutant des portions de croisement sur cette ligne à voie unique. Il faut doubler les voies de chemin de fer plutôt que les routes. Déjà 3 axes routiers desservent la ville depuis le plateau : La RD 571 par la côte de Morre pour le Centre, le Sud et L'Est de la ville et 2 autres pour le Centre et l'Ouest, soit la voie des Mercureaux RN 57 et la RN 83 par la côte de Larnod. Pour éviter les encombrements à certaines heures et à proximité de la ville, il serait judicieux d'étudier un renforcement ou la création de transports en commun uniquement pour ces dessertes depuis le plateau et qui relieraient des parking relais situés aux voisinages de Saône et Larnod avec des navettes fréquentes, particulièrement aux heures de pointes, aux lieux d'activités de la ville. Planoise et les zones industrielles et commerciales de l'Ouest et du Nord bisontins devraient être mieux desservis par bus directs depuis le plateau afin d'alléger la circulation sur la RN 57. Le projet de Halte ferroviaire dans l'Ouest bisontin semble bien vite écarté.
- Le développement des modes actifs et surtout de la pratique du vélo devrait également participer à la limitation du trafic automobile. Page 3 sur 15 Ainsi, avec des vélos électriques (ou pas), certains n'hésitent plus à affronter les côtes de Morre ou Larnod pour se rendre à Besançon. Il faut encourager cette tendance par l'aménagement d'itinéraires sécurisés.
- Une sobriété choisie des déplacements : Il pourrait en aller ainsi pour certains trajets auxquels il serait possible de renoncer par une organisation repensée à un niveau individuel et/ou social permettant de rationaliser certains déplacements, par exemple en partageant sa voiture. Ainsi, de nombreux trajets peuvent être évités (non-retour au domicile à la pause déjeuner, télétravail, groupements des achats, des démarches, des visites...). Or, en dépensant de grosses sommes d'argent public pour garantir le confort des trajets en voitures, on supprime les incitations à ces démarches de rationalisation.
- Une planification rationnelle des déplacements à l'échelle du Grand Besançon : Établissement de plans de déplacements d'entreprises avec des horaires différenciés de prises et sorties du travail qui permettant d'étaler les flux de circulation sur de plus grandes amplitudes horaires afin de réduire les encombrements ponctuels à certaines heures. Extraits de l'avis de l'Ae concernant le manque d'études des alternatives : « Selon le maître d'ouvrage, aucune tentative n'a été faite pour aménager les plans de circulation en vue de décourager ces stratégies d'évitement. Aucun aménagement de réduction de la vitesse sur la voie n'a non plus été jusqu'ici prévu pour tenter de fluidifier le trafic et de réduire la congestion, ni de développer des itinéraires permettant l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture. » « Aucune variante n'a porté sur l'ensemble du projet, en envisageant par exemple des hypothèses de restriction de capacité des tronçons à 2 x 2 voies et un traitement approprié des plans de circulation des alentours, ou une incitation à une utilisation des modes actifs par des investissements appropriés. » « Le dossier ne comprend dès lors aucun scénario de référence au sens du code de l'environnement et les variantes se limitent à envisager différentes

possibilités pour une option unique d'aménagement. » « ... aucun plan de circulation y dissuadant le trafic de transit n'est prévu à ce stade. » Des études sur une échelle de territoire insuffisamment large: De l'avis de l'Ae : « ... Le réaménagement [...] ne s'insère pas dans une ambition urbaine élargie et l'étude d'impact analyse les incidences sur un périmètre trop réduit pour être pertinent ... » La communication autour de ce projet donne à penser que son fondement réside avant tout dans l'idée de terminer la mise en 2 X 2 voies du "maillon manquant". Comme aveuglé par cet objectif, qu'il semble considéré comme une fin en soi, le maître d'œuvre néglige les conséquences d'une telle infrastructure sur l'ensemble du secteur, voire sur l'ensemble de la ville et de l'agglomération. En illustre le fait qu'aucun plan global de circulation ne soit envisagé. Selon nous, cet entêtement à vouloir terminer un projet commencé il y a des décennies, caduque avant même qu'il ne soit achevé, ne suffit en rien à justifier la mise à 2 x 2 voies de ce tronçon. Cela tend à l'obstination ! Rappelons de plus qu'il existe encore beaucoup de portions de la RN 57 qui ne sont pas en 2X2 voies. Ainsi, une enquête publique pour le tronçon reliant Pontarlier à la Suisse est en cours aux mêmes dates. Rappelons également que l'enquête publique sur le projet de déviation de Vesoul a débouché sur un avis défavorable et sonné l'arrêt du projet. Pour le tronçon qui nous occupe ici, non seulement les études d'état des lieux auraient dû se baser sur un territoire beaucoup plus vaste, mais il en va de même aussi des études d'impacts. En effet, ce projet, s'il se réalise, entraînera des conséquences à une échelle largement supérieure à ces 3 kilomètres et leur voisinage immédiat. C'est ce dont nous parlerons dans les paragraphes suivants. Un projet justifié par des chiffres sur l'évolution du trafic contestables : Les documents présentés indiquent une stagnation et une décline progressive « de l'ordre de 1% par an depuis 2016 » du trafic VL. Pour autant les simulations retenues pour la période 2012-2050 sont de +1,1%/an pour les VL et de +1,3% an pour les PL (scénario tendanciel). Or, comme le montre un autre graphique, ce trafic PL a été multiplié par 3 sur la section depuis 2012 (shunte A39 via la RN83). Ce comparatif pose question quant à la fiabilité des modélisations présentées et la justification d'une mise à 2x2 voies impérative de ce tronçon. La modélisation s'appuie sur des données anciennes (sur la progression constatée entre 2005 et 2015) et ne semble pas tenir compte de la tendance des 5 dernières années qui inversement semble à la baisse. Elever la capacité routière devient à moyen-long terme inefficace pour réduire les embouteillages : C'est un phénomène bien connu sous le nom de « paradoxe de Braess » qu'augmenter la capacité d'une route correspond bien souvent à laisser courir l'augmentation du trafic, alors qu'une régulation adaptée de la vitesse permettrait de résoudre les problèmes d'embouteillage et de sécurité. À ce sujet, il nous paraît paradoxal de vouloir réduire les risques d'accidents en favorisant des vitesses plus élevées. Dans une perspective de limitation du trafic automobile et de l'étalement urbain, la création de nouvelles infrastructures routières est inutile et contreproductive. Il est connu depuis les années 1930 que l'augmentation de l'offre induit une augmentation des déplacements motorisés. La loi de Zahavi énonce qu'en réduisant les temps de trajet, on rend des distances de plus en plus grandes acceptables comme trajet quotidien et on incite les ménages à s'éloigner de leur lieu de travail, créant davantage de trafic. À propos de la congestion aux heures de pointe, il est connu de longue date que l'augmentation de la capacité routière est inefficace pour réduire les embouteillages (1). Augmenter la capacité d'une route, c'est laisser courir l'augmentation du trafic, ce phénomène très documenté est celui de la demande induite de trafic (2). Après une augmentation de l'offre viaire, on observe souvent une augmentation de la vitesse moyenne des véhicules, laquelle réduit ensuite avec l'augmentation du trafic. On retrouve in fine le phénomène d'embouteillage quelques années plus tard, mais cette fois à plus grande échelle, la route étant plus large. Ce phénomène est si bien connu des planificateur.rice.s et des décideur.se.s publics qu'il est utilisé consciemment comme un outil de régulation du trafic (3). Les embouteillages sont utilisés comme un "péage temporel" ou les usager.ère.s payent de leur temps plutôt que de leur argent. Cette régulation par

la congestion est donc socialement plus juste qu'un péage urbain ; elle est aussi très efficace. En effet, un sondage réalisé en 2014 par l'Ifop pour l'Union des transports publics révèle que les difficultés à circuler sont le premier facteur qui convaincrat les automobilistes de prendre les transports en commun, loin devant le prix de l'essence. Enfin, quand on sait que le taux moyen d'occupation des véhicules est de 1,2 personnes par automobile, la question de l'utilisation rationnelle de la voirie existante apparaît comme une priorité sur l'augmentation du nombre de voies. Extraits de l'avis de l'Ae : « Le manque de réalisme de l'étude d'impact quant aux hypothèses de trafic routier et d'urbanisation ne permet pas d'être assuré de leur prise en compte au juste niveau et remet en question l'ensemble de l'évaluation. » « Le modèle de trafic n'intègre aucun effet rebond – appel d'air suscité par l'ouverture de nouvelles capacités suivi d'une nouvelle saturation et par conséquent de choix d'échappements analogues. » (1) <https://www.nytimes.com/2018/04/25/opinion/cars-ruining-cities.html> (2) <https://www.vtpi.org/gentraf.pdf> (3) <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01480663/document>

L'incohérence avec les engagements de la France et des collectivités locales en matière de réduction de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols : D'après le Ministère de la transition écologique : « En France, entre 20 000 et 30 000 hectares de sols sont artificialisés chaque année. Cette artificialisation augmente 4 fois plus vite que la croissance démographique ». Elle détruit des terres agricoles nourricières, des espaces de verdure qui sont des refuges pour la biodiversité et des puits de carbone contribuant à freiner le réchauffement climatique. Lors de crues, l'imperméabilisation des sols accentuent les risques d'inondations et parfois de façon dramatique. Dans son plan d'action climat de 2021 le même Ministère, afin d'atteindre l'objectif de Zéro Artificialisation Nette, préconise une division par deux du rythme d'artificialisation dès 2030. En 2021, "L'aire d'attraction" de Besançon (superposition du bassin d'emploi et du bassin de logement) comportait 313 communes et couvrait 2 518 km<sup>2</sup> pour une population de 278 026 habitants. D'après l'INSEE (2020), 28,2 % de l'emploi du Grand Besançon Métropole est occupé par des actifs qui viennent de communes extérieures à ce périmètre. La moitié d'entre eux parcourt plus de 30 km pour se rendre à leur travail. Ces proportions risquent de fortement augmenter si on continue à faciliter le trafic automobile. L'augmentation de la capacité routière des sorties et traversées de ville produit déjà en soi une imperméabilisation des sols par bitumage. Mais aussi et surtout, la fluidification du trafic routier et le raccourcissement des temps de trajets en voiture (du moins pendant les premières années de mise en service des infrastructures, avant que le trafic ne se ré-engorge) encouragent les gens à aller habiter de plus en plus loin des villes et des lieux d'activités. Cela contribue à l'accroissement continu des zones périurbaines, le développement de villages-dortoirs et de zones commerciales périphériques, lesquelles sont un moteur important de l'étalement urbain. L'urbanisme centré autour de l'automobile c'est aussi cette "France moche" qui tue le commerce de proximité. Au niveau de Grand Besançon Métropole, il y a une incohérence à vouloir d'un côté urbaniser des espaces maraîchers urbains tels que les Vaîtes dans l'objectif de créer une nouvelle offre d'habitat attractive en ville pour limiter la « fuite » des familles dans le périurbain, et d'un autre côté élargir des infrastructures routières qui encouragent à habiter de plus en plus loin. Ainsi dans son avis, l'Autorité environnementale souligne : « Le dossier n'ouvre pas de perspective sur une autre forme d'urbanisme à repenser l'urbanisme autrement. Les opérations prévues conçoivent l'équipement routier non pas comme une desserte mais bien comme une aide au trafic de transit et un appel accru à utiliser sa voiture pour se déplacer. » « L'infrastructure routière étant, comme l'indique le dossier, susceptible de catalyser la périurbanisation à l'œuvre dans ce secteur, elle induit potentiellement une consommation d'espaces et une artificialisation. Pourtant cet effet n'est pas abordé dans l'étude d'impact, ce qui est une lacune. » La réponse de la Maîtrise d'ouvrage sur ce sujet paraît lacunaire. Page 6 sur 15 Dans le même sens au niveau de l'élaboration des futurs documents d'urbanisme (SCoT, PLUi, ...), il serait également souhaitable d'y

inscrire une politique plus restrictive quant à la construction de logements neufs en milieu périurbain. Celle-ci serait à même de stopper la pression routière croissante qui s'exerce sur le réseau existant. Un projet qui va à l'encontre de nos engagements en matière d'émission de gaz à effet de serre : Nous l'avons vu précédemment, il est scientifiquement établi que l'augmentation de l'offre routière entraîne une augmentation du trafic et donc, à terme, un retour des embouteillages. Tout l'argumentaire du maître d'œuvre s'appuyant sur une diminution des encombrements pour prévoir une diminution des gaz à effet de serre ne sera donc rapidement plus valable. De plus, cette augmentation du trafic va de pair avec une augmentation des déplacements, notamment les déplacements domicile-travail liés au phénomène d'étalement urbain que favorise ce type d'infrastructure. Or, comme le rappelle le Groupe d'Etude de l'Environnement et du Climat dans son rapport sur le projet urbain du quartier des Vaîtes à Besançon (1) : « la circulation routière liée aux déplacements domicile-travail a rejeté 1,6 million de tonnes de gaz à effet de serre (GES) à l'échelle de la région Bourgogne-Franche-Comté en 2016. Cette quantité représente la moitié des 30 % des émissions totales liées au transport (principale activité contributrice aux émissions de GES). D'après nos estimations, bien qu'un peu anciennes, le bilan des émissions directes de CO<sub>2</sub> des ménages, dues aux déplacements en voiture vers le lieu de travail ou d'études et au chauffage domestique, sont plus importants dans les communes périphériques qu'à Besançon. Les émissions annuelles de CO<sub>2</sub> par personne pour les habitants du Grand Besançon (hors Besançon) dépassaient de 10 % celle de la commune centre éponyme. Dans les communes plus éloignées, situées hors du périmètre du Grand Besançon, les émissions étaient 30 % plus élevées. Pour les seuls déplacements, les émissions sont 56 % et 106 % plus élevées par rapport à Besançon respectivement dans et hors du périmètre du Grand Besançon. » Au-delà même des phénomènes de trafic induit et d'étalement urbain, ce projet entraînera inévitablement une augmentation des gaz à effet de serre car la nouvelle organisation de la circulation au niveau des viaducs et des ronds-points fait augmenter le kilométrage parcouru global. Bien que le maître d'œuvre affirme le contraire dans sa communication, il est indéniable que ce projet va entraîner une augmentation des émissions de gaz à effet de serre à moyen et long terme et peut-être même à court terme. Il irait donc à l'encontre des engagements de la France en la matière. En effet, en ratifiant les accords de la COP21, la France s'est engagée à réduire ses émissions (2) de 40% d'ici 2030 et à atteindre la neutralité carbone en 2050 (3). Extrait de l'avis de l'Ae concernant les émissions de GES : "... le dossier présente un biais d'optimisme qui ne permet pas d'évaluer correctement les évolutions [...]" "[...] les émissions de gaz à effet de serre sont supposées diminuer, sans que le volume ne soit précisé, du fait de la réduction de la congestion, sans que celles liées à l'urbanisation induite soient évaluées." La techno-science va-t-elle nous sauver et nous permettre de garder nos modes de vie et de consommation ? (Nous tenons d'abord à affirmer que nous sommes favorables à la recherche et à la technologie quand celles-ci sont utilisées de façon mesurée et à bon escient, ainsi que dans le respect de l'équilibre des écosystèmes environnementaux auquel l'humain appartient et dépend) Il nous semble opportun ici de rappeler que l'électrification du parc automobile est inopérante pour répondre à l'enjeu vital qu'est le réchauffement climatique. En effet, même en ignorant l'énergie grise consommée lors de la construction de ces véhicules, les gains d'efficacité énergétique à l'usage qu'ils permettent seront vraisemblablement compensés par l'augmentation du volume global de déplacements automobiles, de la même façon que l'augmentation des émissions, évoquée précédemment, a eu lieu dans un contexte d'amélioration de la sobriété des véhicules (4). L'existence de ce phénomène, connu sous le nom de paradoxe de Jevons (5), est Page 7 sur 15 déjà établi (6). Le renouvellement du parc automobile nécessite en outre des métaux, dont l'exploitation est lourde de conséquences sociales (7), écologiques et géopolitiques et demeure inopérant face à l'étalement urbain. Il en va de même pour les véhicules à hydrogène. Nous devons aussi nous poser la question : Compte tenu des enjeux planétaires à venir, est-il souhaitable de remplacer

chaque véhicule à énergie thermique par une voiture électrique ou à hydrogène ; autrement dit, maintenir, voire augmenter le parc automobile ? Si comme nous le souhaiterions la tendance, suite à des choix politiques responsables, allaient dans le sens d'une baisse du parc, alors le problème des encombrements ponctuels sur la RN 57 se résoudrait de lui-même. C'est aussi une hypothèse à ne pas négliger, qu'avec une prise de conscience croissante des enjeux environnementaux, la raréfaction des matières premières et l'augmentation des coûts, nous allons vers une diminution importante de l'utilisation de la voiture individuelle. Il nous faut aussi oser imaginer ce que seraient alors des infrastructures routières surdimensionnées avec une raréfaction d'utilisateurs. Le contexte actuel d'augmentation considérable des carburants doit nous alerter sur la possibilité qu'un nombre, plus ou moins important, de ménages soit dans l'obligation, à partir d'un certain seuil, de restreindre l'usage de la voiture. Le risque est d'autant plus grand que l'on parle de plus en plus de dépassements des pics de production concernant les sources d'énergies. La raréfaction des matières premières, alliée à une augmentation de la demande, interrogent aussi les possibilités de continuité de productions massives de nos objets technologiques bon marché (dont les équipements automobiles, batteries, ...). Faut-il vraiment continuer à réaliser de nouvelles infrastructures routières coûteuses pour un monde qui risque fort de ne plus avoir les moyens de rouler ? (1) [https://www.besancon.fr/wp-content/uploads/2021/03/Rapport\\_Vaites\\_GEEC-08032021.pdf](https://www.besancon.fr/wp-content/uploads/2021/03/Rapport_Vaites_GEEC-08032021.pdf) (2) <https://www.rts.ch/info/monde/7096482-moins-40-de-gaz-a-effet-de-serre-d-ici-2030-l-objectif-de-l-uepour-la-cop21.html> (3) <https://www.alternatives-economiques.fr/sommet-climat-apres-paroles-actes/00082404> (4) <https://www.lefigaro.fr/conso/2018/02/12/20010-20180212ARTFIG00151-automobile-premiere-haussedes-emissions-de-co2-en-france-depuis-1995.php> (5) <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/Paradoxe%20de%20Jevons/fr-fr/> (6) <https://www.alternatives-economiques.fr/transports-leffet-rebond/00063136> (7) <https://www.amnesty.org/fr/latest/news/2017/09/the-dark-side-of-electric-cars-exploitative-labor-practices/> Des projections sur l'évolution de la qualité de l'air qui reposent sur des postulats de départ erronés : Tout l'argumentaire développé par le maître d'ouvrage selon lequel ce projet permettra une amélioration de la qualité de l'air repose sur 2 postulats : le projet permettra une amélioration de la fluidité du trafic d'une part et les véhicules circuleront à 70 km/h (au lieu de 50 et 90 km/h aujourd'hui) d'autre part. Pour ce qui est de la fluidité, si l'amélioration de la qualité de l'air paraît évidente avec la résolution des points de congestion à court terme, ces gains seront perdus sur le long terme du fait de l'effet catalyseur et d'encouragement à l'éloignement résidentiel. Pour ce qui est de la limitation de vitesse, dans son avis l'Autorité environnementale démontre que « la conception de l'aménagement est celle d'une voie rapide à 110 km/h. Comme le précise l'article R 110-2 du code de la route, il doit y avoir une cohérence entre l'aménagement et la limitation de vitesse applicable. Dans l'état actuel de l'aménagement projeté, il n'est pas exclu que les vitesses pratiquées soient significativement plus élevées ». Dans ces conditions, les prévisions d'évolution de la qualité de l'air présentées dans l'étude d'impact sont donc erronées. L'impact de ce projet sur la qualité de l'air nous semble donc très inquiétante, d'autant plus que, comme le souligne l'étude d'impact sur la qualité de l'air, le projet doit voir le jour dans un environnement caractérisé Page 8 sur 15 principalement par des espaces urbains et périurbains où l'on trouve 28 établissements recevant des populations vulnérables. Extrait de l'avis de l'Ae : « Sans aménagements plus volontaristes en vue de développer des modes de déplacements alternatifs à la voiture, l'effet positif sur la qualité de l'air sera faible et ne permettra pas de respecter les objectifs de qualité de l'Organisation mondiale de la santé. » Un optimisme discutable en ce qui concerne les nuisances sonores: Les 3,8 km de protections acoustiques pouvant atteindre 4 m de hauteur auront sans doute un effet limité sur les logements situés en forte surélévation de la voie notamment en raison de

l'accroissement de la vitesse de circulation de 20km/h génératrice de bruit supplémentaire, de l'augmentation du trafic escomptée (+30%) et dans certains cas du rapprochement physique de la circulation avec les habitations du fait de l'élargissement de l'infrastructure. L'optimisme affiché par le maître d'ouvrage sur ce point est donc très discutable d'autant que les 7 mesures acoustiques réalisées en avril 2019, ayant permis le calage de la simulation, ont été réalisées en bordure immédiate de la voie actuelle et qu'il est indiqué que les simulations correspondent à ce qui serait perçue au premier étage des bâtiments d'habitation et non au 10ème étage d'un immeuble d'habitation. La non prise en considération des impacts sur le reste de la ville : Comme vu précédemment, la faiblesse d'étude sur le trafic induit lors de la préparation du dossier par la DREAL est un véritable problème. En effet, nombre d'études démontrent qu'à court ou moyen terme, la fluidification du trafic est annulée par l'accroissement du trafic induit. Le manque de considération de ce phénomène impactera directement la Ville de Besançon qui est déjà largement saturée par les véhicules. Comment la Ville, à l'urbanisme et la topographie contraignants, pourra-t-elle libérer l'espace nécessaire au développement de transports en commun et modes doux alors que l'on aura, par ce projet, facilité l'usage de la voiture et la multiplication des déplacements ? On sait aussi que le report modal n'est pas réel si l'on peut facilement ne pas faire l'effort de changer ses habitudes. Ainsi, en facilitant l'étalement urbain, donc l'usage de la voiture individuelle (et vice versa) de même que l'arrivée au plus près du centre-ville, on freine un réel transfert modal aux entrées de la ville. La Ville de Besançon devra alors renoncer à une transition indispensable faute de place et de choix. Des travaux d'une telle ampleur auront obligatoirement de fortes répercussions sur la mobilité dans les quartiers périphériques. Un des objectifs de ces travaux est l'amélioration des conditions de circulation sur la RN57 afin d'éviter, comme cela existe aujourd'hui, les reports de trafic sur les voies urbaines qui ne sont pas adaptées pour les accueillir. Mais rien n'est prévu pour « cloisonner » les automobilistes sur la RN57, lors de conditions de circulation altérées. Et surtout, nous craignons malheureusement que cet aménagement produise l'effet inverse en améliorant certes le trafic de transit, mais en apportant également une surcharge de trafic routier malvenue dans les quartiers et axes urbains périphériques. En effet, en fluidifiant l'usage automobile sur la RN57, les automobilistes seront incités à se rendre en voiture sur les axes urbains qui lui sont connectés Aussi, nous proposons d'abord qu'une véritable étude, indépendante de la Maîtrise d'ouvrage, soit menée sur les risques d'impact pour les rues de l'ensemble de Besançon ainsi que pour celles du village de Beure. Si des risques d'encombrement ou de vitesse excessive s'avèrent réels dans certaines rues, nous proposons des aménagements concomitants à celui de la RN 57 et que le coût de ceux-ci soient répercutés sur celui du projet : mise en zone 30 avec réduction de la largeur des chaussées, implantations de chicanes et ralentisseurs. Cela devrait d'ailleurs déjà être mise en place systématiquement sur toutes les rues adjacentes à la RN 57. Pour revenir à la pollution qui sera inévitablement accrue, la ville étant encaissée, celle-ci s'y accumule très facilement, mettant en danger la santé de ses habitants et particulièrement des enfants. Rapport UNICEF : En France, plus de trois enfants sur quatre respirent un air pollué. Ce chiffre s'explique par une exposition plus importante à la pollution atmosphérique dans les villes, où vivent la plupart des enfants. Le transport routier est l'une des principales sources de pollution atmosphérique (63 % pour les oxydes d'azote). Les enfants sont particulièrement vulnérables en raison de l'immaturation de leurs organismes et de la fréquence à laquelle ils respirent, susceptibles d'entraîner de nombreuses pathologies (asthme, allergies...).

<https://www.unicef.fr/article/pollution-de-l-air-et-pauvrete-des-enfants-de-l-injustice-sociale-dans-l-air>

Un surdimensionnement de la route : Au niveau de sa géométrie, le projet a été conçu pour une vitesse maximale de 90 km/h. Pourquoi alors que la vitesse sera limitée à 70 km/h ? Le surdimensionnement d'une voirie pousse inévitablement les usagers à rouler plus vite, trop vite, et ceci aggrave considérablement la pollution, le bruit et la gravité des accidents. Nous pensons que la mise à 2X2 voies

sera difficilement gérable et préjudiciable. Extrait de l'avis de l'Ae : « Le parti retenu est finalement très proche de la voie rapide urbaine, même si le dossier le décrit comme un parti établi « sur la base d'un boulevard urbain, [...] La conception de l'aménagement est celle d'une voie rapide à 110 km/h. [...] Les largeurs actuellement prévues ne sont pas en cohérence avec une limitation de vitesse souhaitée à 70 km/h. » Un manque de précisions criant sur la nature des aménagements cyclables prévus : A la page 17 de l'étude d'impact, au sous-chapitre 2.2.2.4 "Des aménagements dédiés aux modes doux", il est précisé que « l'axe Nord-Sud est un itinéraire structurant du schéma cyclable de l'agglomération. ». Or, le caractère structurant et prioritaire de ce tronçon n'apparaît ni dans le schéma cyclable 2015-2025 du Grand Besançon (dénommé depuis la Loi LAURE "Plan de Mobilités"), ni dans le document opérationnel validé en conseil communautaire du 01/04/2019 dans le cadre de la révision de ce schéma. Cette temporalité décalée avec le PDM en cours de révision aura des incidences structurelles, techniques et financières non évaluées, ni par l'Etat, ni par GBM. Pour ce qui est des aménagements cyclables prévus, soulignons en préambule que le dossier n'intègre à peu près aucun plan de détail des aménagements et du réseau cyclable prévisionnel, ce qui rend quasiment impossible d'appréhender de façon correcte la qualité de l'aménagement et la prise en compte du vélo. A titre d'exemple, il est impossible de comprendre dans quelle mesure le pont bus et mode doux (OA6) parallèle à la rue de Dole intègre un axe cyclable dédié, séparé des bus et des piétons. De même, les largeurs de circulation ne sont quasiment jamais précisées. Nous sommes particulièrement inquiets de constater que les plans des carrefours sont trop lacunaires pour que nous puissions nous prononcer sur la qualité des raccordements et des continuités cyclables, alors même que dans ce genre de configuration nous savons que le diable se cache dans les détails. Par exemple, pour un cycliste venant de la rue Flandres-Dunkerque à destination de la ZAC de Trépillot (source importante d'emplois), le plan p 42 de la pièce G "Etude d'impact", montre un passage inférieur à la rue de Dole pour les piétons et cycles, mais sans que des plans de détail ne permettent de comprendre si les piétons et cycles sont mélangés ou séparés. Par ailleurs, les raccordements aux aménagements existants ou projetés (rue de Dole, notamment) ne sont pas explicités. Autre exemple au niveau du giratoire de Beure où aucun plan ne permet de comprendre comment les aménagements se raccordent à ceux existants (véloroute) et potentiels (raccordement à la commune de Beure). Le peu d'informations disponibles sur la nature des aménagements cyclables fait ressortir un projet de piste cyclable de 3 m de large pour la section Saint-Ferjeux Planoise mais aussi à plusieurs autres endroits des « voies mode doux ». Le plan C-C' de la pièce G laisse à supposer que ces "voies mode doux" seront des "voies Page 10 sur 15 vertes", comme par exemple pour la section Vallières Planoise. Or, la voie verte est à réserver aux cas où la densité d'usage cycliste est modérée à faible. Au niveau du secteur concerné (n°13 sur le plan de la pièce C), c'est loin d'être le cas : accès du quartier Planoise à l'avenue François Mitterrand, accès depuis la polyclinique, etc. De plus, de telles voies ne sont possibles qu'en dehors de toute voirie existante (cf recommandations du CEREMA). En outre, l'itinéraire dans sa globalité fait apparaître un déficit de connexions, liaisons fluides et continuités, contrairement à celui prévu pour les automobiles. Autant pour les automobilistes, le tracé routier est simple, direct, à niveau, autant celui pour les cyclistes est complexe, tortueux, discontinu, peu intuitif et ajoute des dénivelés pour des usagers se déplaçant avec leur force musculaire. Par exemple, au niveau du giratoire existant entre la RD57 et l'avenue Mitterrand, les cheminements cyclables intègrent des détours importants pour les vélos, difficilement compréhensibles pour un aménagement neuf (d'après le plan les cyclistes devront remonter l'avenue Mitterrand sur environ 130 m (260 m aller-retour) avant de pouvoir la traverser. En définitive, cet axe cyclable nord-sud que le maître d'ouvrage considère structurant révèle : · une ségrégation dans l'approche qualitative de l'aménagement de l'espace pour les automobilistes et les cyclistes ; · une inégalité dans le traitement de l'aménagement, discriminant pour les cyclistes ; · une incohérence de

l'aménagement avec les besoins (voies vertes). Impact social et humain : Aucun document ou carte n'indique précisément les acquisitions nécessaires et leur nature. Deux maisons sont pourtant détruites dans le projet et son emprise vient se rapprocher d'une bonne dizaine de propriétés. Les conséquences à dimension humaine et sociales du projet ne sont jamais évoquées dans les documents. Le manque de prise en considération des espaces naturels : Le dossier indique à plusieurs endroits que « le projet ne détériore aucune des continuités écologiques existantes car il s'agit d'un élargissement d'une route existante. » Cette assertion n'est-elle pas trompeuse, voire mensongère ? En effet : · l'emprise routière est fortement élargie dans le secteur des Vallières. • la route nationale sera accompagnée sur plusieurs sections au droit des Vallières et de Planoise par un écran acoustique de hauteur variant de 2 m minimum jusqu'à 4 m. • les sections dans les intervalles sans ces "murs anti-bruit" seront fermées par une clôture de 2 m de hauteur. • la colline de Planoise s'effondre sur une falaise non naturelle, dont la hauteur et le recul ont été amplifiés en 2021 pour la conforter, en prévision du projet. D'ailleurs dans la pièce G de l'étude d'impact, pages 247 à 249, il manque la coupe en travers FF', qui permettrait de visualiser cette rupture de la continuité écologique au niveau de la colline. • L'analyse d'impact du projet sur les surfaces naturelles et anthropisées peut sembler très optimiste et minimisée. A des fins d'éclairage, il serait nécessaire d'indiquer les surfaces actuellement perméables qui seront imperméabilisées (infrastructure, bassin d'assainissement, ouvrages de franchissement...). Sur le tronçon entre Micropolis et le Doubs, la seule possibilité de franchissement de la grande faune permise par le projet se situera au seul niveau du passage inférieur du chemin de Montoille, dit de Cras Rougeot. Et pourtant : Page 11 sur 15 · L'ensemble formé par les collines de Planoise, de Rosemont et, dans le prolongement de cette dernière, celle de Chaudanne, est considéré comme un réservoir de biodiversité régional. · « Ce secteur constitue un maillon local important du réseau écologique des milieux boisés et bocagers de l'agglomération, et donc un réservoir de biodiversité et un relai local pour les échanges entre populations fauniques. » Les 2 pôles de biodiversité Planoise et Rosemont ne sont pas des culs de sacs et communiquent avec les espaces naturels ou péri-urbains les entourant. · La colline de Planoise est une ZNIEFF, doublé d'un EBC, que le projet vient amputer à sa lisière nord. La fragmentation étant le morcellement des écosystèmes ou des habitats qui empêche les espèces vivantes de se déplacer et de jouir du territoire qui leur serait nécessaire, ce projet va donc accentuer la détérioration des continuités écologiques, en contradiction avec la Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, qui vise à lutter contre la destruction et la fragmentation des milieux naturels. Le passage à faune du chemin de Montoille Le projet prévoit une simple amélioration du passage actuel utilisé pour la circulation automobile (simple végétalisation aux abords, pose de clôtures de guidage). C'est le seul point de passage physiquement utilisable par les animaux sauvages (chevreuils, renards, sangliers ...). D'ailleurs le dossier précise que « la RN57, notamment sur la section comprise entre les « Boulevards » et Beure, et la RN83 constituent des obstacles peu, voire infranchissables pour la faune terrestre, hormis en un point : le passage inférieur (Cras Rougeot) qui n'est actuellement guère favorable à la faune (dimension peu adaptée, fréquentation humaine, bitume). » Car il est vrai que les passages inférieurs sont réputés moins efficaces que les passages supérieurs, qui ont l'avantage de pouvoir être végétalisés. A la limite, lorsqu'ils sont placés au bon endroit, avec des caractéristiques adaptées aux objectifs de défragmentation et lorsque les abords sont correctement aménagés, leur efficacité reste acceptable. A contrario, dans le projet, il a été décidé de manière arbitraire, sans étude spécifique, d'utiliser ce passage existant, destiné à l'homme, en le considérant potentiellement adapté aux animaux, alors que non seulement son revêtement est en béton bitumineux, mais en plus il doit être partagé avec des voitures. Cette approche évasive met en exergue l'approximation d'une réponse au principal objectif des passages à faune, qui est celui de réduire les impacts de la fragmentation écopaysagère et de faciliter et développer les déplacements des espèces

animales entre 2 pôles de biodiversité. Au moins dans les années 60, lors des premières constructions des passages à faune (inférieurs ou supérieurs), les ingénieurs essayaient de trouver des solutions les mieux adaptées, pour aboutir aujourd'hui, au gré des expériences antérieures et des études faunistiques s'appuyant sur un grand nombre d'observations comportementales, à des constructions de type éco-pont de très grande largeur (actuellement de 3ème génération), abandonnant par la-même, et pour la grande faune, ceux sous ouvrage tel que celui du dossier. D'ailleurs pour illustrer cette réorientation efficiente des passages à faune, dans le cadre de son plan d'investissement autoroutier, l'Etat (également maître d'ouvrage du projet RN57) a contractualisé avec la société des Autoroute Paris Rhin Rhône (APRR), en vue d'équiper d'écoponts (ou passages à faune supérieurs) les anciennes autoroutes (A36 notamment) de 16 passages à faunes : ce programme de travaux est en cours d'exécution, pour une livraison attendue courant 2023. Même approche pragmatique et durable pour les Suisses et les Allemands qui recourent ponctuellement, mais sur de grandes longueurs, leurs infrastructures routières et autoroutières de dalles végétalisées afin de reconstituer les paysages, de maintenir l'activité agricole ou d'assurer de réelles continuités écologiques. Ce passage du chemin de Montoille sous la RN 57 ne peut pas être considéré comme un passage à grande faune : anachronique, inefficace et en contradiction totale avec le choix technique validé par l'Etat sur le réseau autoroutier (financement à l'appui). En termes de continuité écologique entre 2 collines boisées répertoriées comme réservoir de biodiversité régional, ce passage à faune inférieur, d'à peine 10 mètres de largeur, est totalement dérisoire comparé aux 1200 m de frange végétale péri-urbaine actuelle, entre la colline de Planoise et le pont de Beure, qui sera elle-même complètement fermée à tout franchissement d'animaux terrestres. Amputée de cette frange, réduite à un simple passage routier, estampillé "à faune" pour faire bonne mesure, la continuité écologique de la grande faune n'est ni assurée, ni garantie et le dossier n'apporte aucune certitude à ce sujet. De fait, le projet s'avère un frein au développement de la biodiversité entre les 2 collines, pôles majeurs d'écosystèmes péri-urbains, fortement identitaires dans ce paysage bisontin si caractéristique de l'entrée sud-ouest de la ville Nature, promue à 2 reprises capitale française de la biodiversité. Cette carence du dossier signifie un déficit voire une absence d'objectif de reconquête de la biodiversité telle que voulue par la Loi. Extraits de l'avis de l'Ae : « L'Ae recommande de reconsidérer l'évaluation des compensations à prévoir, y compris pour la biodiversité et les milieux naturels, une fois appliquées des hypothèses d'évolution du trafic et de l'urbanisation plus réalistes. » « L'assertion du dossier selon laquelle il ne sera pas nécessaire de faire une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées ne semble pas en cohérence avec cette description, d'autant plus que les inventaires ne paraissent pas exhaustifs. » La compréhension du projet, au plan paysager : L'optimisme sur l'impact paysager du projet est discutable (impact visuel des protections acoustiques et de la mise à 2x3 voies à certains endroits si l'on considère les voies d'insertions au droit de Micropolis notamment). Les continuités écologiques abordées au point précédent se trouvent en forte corrélation avec les continuités paysagères, qui en raison de la dimension du projet relèvent plus de ruptures que de continuités : ce n'est pas seulement une question de sémantique ! Le dossier s'attache à traiter l'approche paysagère principalement depuis la route, en limitant celle de l'intégration paysagère dans un environnement naturel et péri-urbain que les maires successifs de Besançon ont su préserver depuis la période d'après-guerre jusqu'à nos jours. Pour évaluer la pertinence de l'insertion paysagère du projet, la maquette 3D reste encore le meilleur outil de représentation visuelle. Si elle est numérique, elle doit permettre un aperçu des ouvrages et des aménagements sous toutes ses faces, à hauteur de vue des habitants des quartiers traversés, dont les Planoisiens, ou de l'utilisateur empruntant l'infrastructure, dont les piétons et les cyclistes, comme si chacun d'entre eux pouvaient visualiser le projet d'où qu'ils se trouvent. Ce dossier, d'un projet structurant impactant durablement le paysage, ne le permet pas ! Dans tout dossier d'urbanisme (DP et PC) sont

exigées des vues d'insertion du projet dans l'environnement existant, vue de près, vue de loin. Certes le dossier en représente un certain nombre, mais beaucoup n'y figurent pas, telles que par exemples : · la coupe FF' au niveau de l'extrémité de la colline de Planoise et un visuel s'y rapportant depuis le complexe sportif de la Malcombe. · une vue du projet depuis la frange du quartier de Planoise comme la cour de l'école Primaire Champagne. · une vue de l'infrastructure routière depuis les belvédères des collines de Planoise et de Rosemont. · une vue depuis les 2 côtés des chemins des Vallières à Port-Douvot, comme pourraient le percevoir les habitants riverains. Cela favoriserait une meilleure compréhension du projet et permettrait de lever des incertitudes en terme d'insertion paysagère. Une fracture accentuée du paysage bisontin : Page 13 sur 15 Dans le dossier d'étude d'impact, le diagnostic paysager est certes posé, les enjeux sont correctement cernés et les objectifs clairement énoncés. Mais cependant le projet apparaît sur plusieurs points en contradiction avec la volonté affichée : · La fracture urbaine, sociologique, écologique et paysagère, entre Planoise et la ville est accentuée : élargissement de la chaussée, construction d'un mur anti-bruit de 4 m de hauteur, remplacement d'une trémie à niveau par une simple passerelle. · Les continuités écologiques et paysagères entre les collines de Planoise et de Rosemont, via la plaine de jeux de la Malcombe et la colline de Jissey, ne sont ni restituées, ni assurées : rognage de la colline de Planoise et du versant boisé donnant sur la Malcombe. · Les bassins de rétention prévus auront un impact sur le paysage important (artificialisation, clôture, intégration paysagère difficile), notamment celui prévu sur le site inscrit au patrimoine dénommé « Colline de la Roche d'Or ». Ce principe paraît difficilement acceptable. Il manque la localisation des bassins d'assainissement et leur emprise sur la plupart des cartes. Les coupures urbaines comme celle au droit de Planoise dissuadent le recours à la marche. Dissuasion qui est renforcée par l'aspect routier stressant et inconfortable de la voirie. Lorsqu'il devient plus facile et plus rapide de contourner la ville en voiture que de traverser la rue, on encourage de fait l'utilisation de l'automobile, ces trajets automobiles supplémentaires contribuent à saturer la voirie. Concernant la colline de Planoise, de manière à répondre aux objectifs n°32 et n°34 à 37 du dossier d'étude d'impact, et pour satisfaire également aux exigences de l'amélioration des continuités écologiques, le projet aurait dû étudier d'autres solutions, dont pourquoi pas celle de restitution de la topographie en couvrant la route sur un peu plus d'une centaine de mètres, par une dalle végétalisée, plongeant, en degrés végétalisés également, vers la Malcombe. Nota : les Suisses (A1 en Pays de Broye) et les Allemands (B31) couvrent ponctuellement leurs autoroutes ou routes, d'ouvrages en béton qu'ils recouvrent de végétation (équivalence amplifiée des éco-ponts). Cette proposition n'a rien de saugrenue, elle est techniquement possible (avec un abaissement de chaussée) et reste une réponse sur le très long terme aux enjeux de développement durable, de continuités écologiques et paysagères. L'artificialisation de terres cultivables : Le dossier est peu disert sur ce sujet, au point de ne pas l'aborder dans l'étude d'impact. A défaut de chiffres précis qu'aurait dû apporter le dossier, par exemple dans la zone sud des Vallières, la surface de foncier non urbanisé est estimée à environ 18 000 m<sup>2</sup>, décomposée en : · 8 600 m<sup>2</sup> de terres agricoles · 7 500 m<sup>2</sup> de prés et champs, vergers · 2 100 m<sup>2</sup> de bois. Sur l'ensemble du projet, ce seront quasiment 2 hectares de terres arables détruites pour la construction de l'infrastructure routière, sans que soient proposées des mesures de compensation. Or le SRADDET a fixé des règles de contrôle permettant de s'assurer que les projets d'aménagement en respectent les objectifs, et suivent, pour celle n°4, la trajectoire du 0 artificialisation nette à l'horizon 2050, avec un objectif intermédiaire de moins 50% en 2035 (Le ministère de la transition écologique parle maintenant de 2030). L'enjeu est vital pour les générations futures. Rappelons également que les tensions internationales actuelles mettent en exergue des problématiques de carence alimentaire, voire de famine, ainsi que des enjeux de maintien et de développement de l'activité agricole au sein du territoire européen. Cela concerne bien entendu la France et localement le Grand Besançon, qui a engagé depuis plusieurs années, à l'échelle de

l'agglomération bisontine, un travail sur des objectifs : · d'autosuffisance alimentaire (pour certains produits) d'une part ; · de limitation de l'étalement urbain d'autre part, qui se concrétisera par la publication de son PLUi, au plus tard en 2025. Page 14 sur 15 Les terres agricoles font partie intégrante de notre patrimoine commun et universel, que l'on doit préserver d'une urbanisation tentaculaire et disproportionnée, dont ce projet est une illustration. Ainsi il est prévu, dans le secteur sud des Vallières, la construction d'une aire d'accueil de 4 poids lourds, dont le choix du lieu d'implantation n'est pas explicité. Pour limiter l'imperméabilisation de surfaces arables, n'aurait-il pas été préférable de créer un tel parking par exemple sur celui existant situé à la sortie du péage de Besançon Centre (Ecole-Valentin) de capacité équivalente, ou sur un délaissé de la zone d'activité de Trépillot, ou encore dans la zone d'activités de Miserey-Salines ? Même préoccupation pour la limitation de l'emprise foncière de la route entre les chemins des Vallières à PortDouvoit : pourquoi n'est-il pas envisagé une construction en ouvrage avec murs de soutènement latéraux en remplacement des larges talus en remblais ? Sur la question de l'artificialisation des terres arables, le dossier se doit : · d'évaluer les surfaces arables impactées par le projet ; · de préciser les mesures de compensation ; · d'argumenter sur les choix techniques ou stratégiques aboutissant à la suppression de terres à potentiel agronomique. Franchissement du Doubs : Le maintien des piles de pont de l'ouvrage existant à des fins écologiques est discutable et peut-être aussi orienté par des choix économiques. Les une à deux nichées de harles bièvres étant très saisonnières et de toute façon menacées par le projet car encadrées par 2 ouvrages de franchissement. Elles seront potentiellement aussi très impactées pendant les travaux de construction du second ouvrage. Le démontage de ces deux piles à l'esthétisme discutable permettrait aussi de compenser le remblai de 1 460 m3 induit par la construction des piles du nouvel ouvrage de franchissement du Doubs. Une communication grand public tendancieuse : La communication grand public autour de ce projet, au vu notamment de la présentation faite au Kursaal, est clairement orientée et peu objective. En effet, il n'est présenté que sous un jour positif et les impacts négatifs ont été soigneusement écartés ou repeints en vert en avançant des arguments peu convaincants. De même, la brochure 4 pages relative à l'enquête publique distribuée dans les boîtes à lettres présente le projet comme une évidence indiscutable en mettant en avant des arguments dont nous avons démontrés plus haut qu'ils étaient erronés (continuité écologique renforcée, qualité de l'air amélioré etc.). Cette communication en est choquante pour qui s'intéresse à une vue globale de la question des mobilités, de l'énergie, de la pollution ou de l'environnement. Extrait de l'avis de l'Ae concernant le « Résumé non technique » qui reflète bien la façon dont la communication sur le projet a été manipulée : « [...] il ne décrit pas les difficultés de conciliation des objectifs du projet entre eux. Il présente les mêmes qualités et les mêmes défauts que l'étude d'impact en accentuant encore son biais d'optimisme. Il devra être complété d'un certain nombre d'éléments avant l'enquête publique et être adapté et actualisé pour le dossier d'autorisation environnementale. » Coût du projet : Les fortes sommes engagées par nos collectivités assèchent la capacité d'emprunt de celles-ci en direction de projets plus vertueux et plus efficaces. Alors que les budgets des collectivités sont réglementairement contraints, déjà lourdement impactés par la crise COVID, et qu'ils vont l'être plus fortement encore par une crise énergétique en cours et à venir, rendant la disponibilité des matériaux et leur coût de mise en oeuvre prohibitifs ; un risque non négligeable de voir les collectivités obligées d'assumer cette explosion des coûts est qu'elles ne soit plus en mesure d'assurer d'autres financements indispensables, au service de tous leurs habitants. En conclusion : Nous souhaitons tout d'abord souligner l'incompatibilité de ce projet, d'une autre époque, avec les résolutions contre le changement climatique, l'effondrement de la biodiversité et des ressources en matières premières. En effet, l'agrandissement d'une infrastructure routière avec la volonté de faciliter le trafic, voire d'amplification de la vitesse encourage, de fait, l'utilisation de la voiture individuelle (grande

pourvoyeuse de gaz à effet de serre), ce qui va totalement à l'encontre des résolutions précitées (même avec des carburants prétendus propres telles l'électricité ou l'hydrogène). Ce recours à la voiture individuelle va aussi de pair avec l'éloignement des foyers de la ville et des lieux d'activités avec un accroissement de l'artificialisation des sols en milieu rural, destructrice de terres agricoles et de biodiversité. Comme le souligne l'avis de l'Autorité environnementale (Ae), les alternatives, pourtant plus respectueuses sur le plan écologique, n'ont pas ou insuffisamment été étudiées. Il en va ainsi des camions qui devraient rester sur l'autoroute, de la promotion forte du covoiturage ainsi que des transports en commun et modes actifs, du passage nécessaire à une sobriété des déplacements. Cela contrevient à la séquence ERC. De l'avis de l'Ae, l'objectif était essentiellement de finir le "chaînon manquant" de mise en 2X2 voie de la RN 57. Ainsi les études concernant ce projet et ses impacts n'ont pas été pensées à une échelle de territoire suffisamment importante. De plus, au-delà même de la question de l'opportunité ou non de favoriser des déplacements en voiture, le projet tel que proposé présente des manquements criants : des chiffres sur l'évolution du trafic contestables, un optimisme discutable en ce qui concerne les nuisances sonores, un manque de précisions sur la nature des aménagements cyclables prévus, un passage à faune inopérant, un impact paysagé minimisé, une étude d'impact qui fait l'économie de l'évaluation sérieuse des espaces naturels et agricoles impactés, une communication grand public tendancieuse, une estimation des coûts approximative et optimiste etc. En l'état, ce projet nous semble donc inacceptable. Pourquoi les objectifs connexes à la fluidification du trafic automobile (meilleur traitement acoustique, sécurisation routière, nouveaux aménagements cyclables, passerelle modes doux et transport en commun etc.) ne pourraient-ils pas être décorrélés de l'augmentation de l'emprise routière ? Une totale remise à plat du projet est donc indispensable.

**« Ce projet présente un manque d'analyses sérieuses pour des alternatives : Cela contrevient totalement à la partie première de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser »  
« Une totale remise à plat du projet est donc indispensable. »**

#### **RN428 LAURENT Fabrice**

Sujet: Chemin des Mottes-Saint-Ferjeux

« Au regard du gabarit du Chemin des Mottes, cette voie n'est pas en mesure de supporter une circulation de transit.

En l'état actuel, vous n'aurez pas manqué de constater l'absence de trottoirs chemin des Mottes. Ouvrir cette rue à la circulation automobile pénétrante de transit serait le gage d'une augmentation de la pollution sous toutes ces formes et plus particulièrement sonore avec une augmentation considérable du risque routier.

Il sera donc absolument nécessaire de construire des trottoirs accessibles et en mesure de garantir la sécurité de tous.

D'autre part cette rue étant ouverte aux vélos et aux automobiles, dans le cadre de la sécurisation des déplacements en vélo, il faudra leur assurer une voie parfaitement sécurisée, par exemple par un élargissement du trottoir aux côtés des piétons. Cet aménagement inévitablement empiètera sur la chaussée réservée aux voitures et de ce fait mettra en cause la circulation de transit contenue dans le projet, mais je ne vois pas qui osera prendre la responsabilité de descendre en dessous de ces exigences de sécurité minimale. Et même avec ces solutions, je pense que l'on se trouvera vite dans la recherche de solutions palliatives, telle que par exemple en dernière limite un sens interdit sauf riverains avec toute la perméabilité d'un tel dispositif.

Favoriser la connexion de ce chemin à la voie mode doux est tout à fait intéressant, car cela permettra des déplacements hors de l'influence directe des véhicules et participera à l'irrigation du quartier aussi bien pour les passants que pour ses habitants.

En s'orientant vers cette dernière solution, non seulement le risque accidentogène ne sera pas augmenté, l'environnement préservé, mais elle sera économe des finances publiques lors de la réalisation du projet mais aussi après sa réalisation au vu des aménagements palliatifs qu'il faudra mettre en place, sans omettre la mobilisation des services municipaux : - la police municipale pour calmer les velléités des automobilistes. - les services techniques pour trouver et mettre en place des solutions dont l'efficacité ne sera pas avérée.

Sans oublier des lendemains heureux pour les élus municipaux. De plus, cela ne gênera en rien le désenclavement de la ZAC de terre rouge qui aura un accès au rond point de l'amitié via la nouvelle voie d'entrecroisement, complété par l'accès par la rue de l'Amitié. Le chemin des Mottes bénéficie d'une circulation relativement pacifiée, la consolider par un rattachement à une voie en mode doux ne peut que l'améliorer avec un bénéfice environnemental certain «

**Concerne le chemin des Mottes, dont le gabarit ne permet pas une circulation de transit (absence de trottoirs...)**

#### **RN430 LABORATOIRE CBM**

Je suis le conseil de la société CBM 25, laboratoire d'analyse médicale, située 32 rue de Terre Rouge, 25000 BESANCON, représentée par Madame Fabienne MOULINIER et Monsieur Patrice MOUGIN. Dans le cadre du projet de l'achèvement du contournement de BESANCON de la RN 57, section comprise entre « les boulevards » et la commune de BEURE, porté par la DREAL et l'enquête publique actuellement en cours, le laboratoire CBM 25 entend par la présente vous faire part de ses observations. Ces observations portent sur : - La situation et la desserte actuelle du laboratoire CBM 25 ; - Le projet présenté à enquête publique et son utilité publique ; - Les impacts du projet sur les conditions d'accès au laboratoire CBM 25 - Situation et desserte actuelle du laboratoire CBM 25 : Le laboratoire CBM 25 exerce son activité dans des locaux situés 32 rue de Terre Rouge, sur la parcelle cadastrée section ET n°157. Le laboratoire est accessible par la rue de Terre Rouge. Le tènement immobilier dispose d'un accès direct à cette rue qui rejoint la rue de l'Oratoire puis la rue de Dole.

A l'intérieur du tènement immobilier, le laboratoire CBM 25 dispose d'un accès à double sens le long du bâtiment côté Nord-Est ainsi que le long du bâtiment côté Sud-Est. Une série de places de stationnement est également matérialisée le long de ce cheminement permettant un accès direct au laboratoire par les patients, les ambulanciers, les infirmiers, les coursiers ;

Ce tènement immobilier est limitrophe du boulevard John Kennedy.....

CBM 25 conteste l'utilité publique de la création d'une nouvelle voie reliant la rue de Dole au giratoire de l'Amitié. En effet, la réalisation de cette voie nouvelle est justifiée dans le dossier d'enquête publique par « Le besoin d'un désenclavement de la ZA Terre Rouge » exprimé par le public et notamment les habitants du quartier de Terre Rouge lors de la concertation publique de 2017. Cet aménagement est disproportionné par rapport aux besoins des habitants et surtout il ne réduira pas le trafic sur la rue de Terre Rouge. Le quartier de Terre Rouge est un quartier mixte comprenant des habitations et des activités

tertiaires, l'entreprise BESANÇON LOISIRS VERTS, l'entrepôt de stockage du CHU qui approvisionne le CHU (boulevard Flemming) par camion et le laboratoire CBM 25. Ce quartier est desservi par la rue de Terre Rouge. Le trafic sur cette rue est essentiellement généré par le laboratoire CBM 25, le trafic pour desservir les habitations et l'entreprise BESANÇON LOISIRS VERTS MOTOCULTURE, située 39 rue de Terre Rouge, est très résiduel.

Le laboratoire d'analyse médicale CBM 25 accueille plus de 400 véhicules par jour, à savoir des voitures mais aussi des ambulances et des camions.

Lors de la crise sanitaire, la fréquentation a doublée.

L'accès véhicules concerne : - Patients (période hors COVID) : 200 ; - Professionnels CBM 25 : 120 ; - Ambulances/taxi : 15 ; - Infirmiers libéraux : 50 ; - Livraisons : 20 ; - Divers : 20.

La réalisation de la nouvelle voie telle que présentée par le projet ne délétera pas la rue de Terre Rouge qui restera à double sens, l'accès au laboratoire CBM 25 restant inchangé.

La réalisation d'une nouvelle voie serait justifiée si elle permettait de déléster la rue de Terre Rouge du trafic généré par le laboratoire CBM 25 mais tel n'est pas le cas puisqu'il n'est pas prévu d'accès spécifique du laboratoire CBM 25 à cette nouvelle voie.

L'utilité publique de la création de cette nouvelle voie n'est pas justifiée. Le laboratoire CBM 25 s'opposera à la création de cette nouvelle voie et ce d'autant que cet aménagement est très impactant sur son activité.

- Les impacts du projet sur le laboratoire CBM 25 : La réalisation d'une nouvelle voie routière impacte directement le laboratoire CBM 25, puisque l'emprise nécessaire pour la réalisation du projet passe sur la partie de terrain située le long du boulevard Kennedy. L'emprise est conséquente, elle supprime l'accès et les stationnements situés devant le bâtiment, le long du boulevard Kennedy, là où se situe l'accueil notamment des patients, infirmiers, biologistes, personnel et coursiers. Le projet a donc pour conséquence de supprimer l'accès principal au laboratoire et également les places de parking.

Dans le dossier d'enquête publique, il est fait expressément référence, dans le chapitre intitulé « Rétablissement des communications », aux accès des activités riveraines du projet, et notamment au laboratoire d'analyse médical de Terre Rouge (notice explicative, page 62).

Ce chapitre dispose : « 4.3 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 impactés 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. (...) 4.3.2 POUR LES ACTIVITES RIVERAINES DU PROJET • Le Laboratoire d'analyses médicales de Terre Rouge : 12 La création de la voie de desserte et de la voie modes doux entre les échangeurs de l'Amitié et de Saint-Ferjeux aura un impact sur le fonctionnement du Laboratoire de Terre Rouge (emprise sur les places de stationnement situées le long de la RN57). L'État dispose d'un terrain situé à proximité directe (qui jouxte le parking actuel du laboratoire, au nord) qui pourrait utilement être aménagé pour accueillir les places de stationnement perdues, voir même en aménager de nouvelles. Ainsi, un travail fin sera à réaliser dans le cadre des études détaillées à venir, en concertation avec le laboratoire, pour que son activité puisse perdurer sans être dégradée par le projet. »

Il résulte de ce chapitre que les accès sont réalisés à l'identique ou, si ce rétablissement n'est pas possible, un accès aisé doit être envisagé. Si la problématique de l'accès au laboratoire et des places de stationnement est abordée dans le dossier d'enquête publique en revanche elle n'est pas aboutie. Il est fait seulement référence à la parcelle voisine du laboratoire CBM 25, cadastrée section ET n°98, appartenant à la DREAL, afin d'envisager la réalisation de places de stationnement supplémentaires.

Or, la problématique ne se limite pas au rétablissement des places de stationnement. Elle concerne aussi et surtout l'accès. L'emprise du projet empêche l'accès direct au bâtiment et le maintien d'un double sens sur le tènement immobilier.

Le laboratoire de Terre Rouge est un plateau technique et le plateau technique de CBM 25 traite 2 000 dossiers par jour.

Comme rappelé précédemment il génère un trafic de 400 véhicules/jour. Il est le laboratoire de garde des cliniques (24h/24, 7j/7) et est ouvert au public le dimanche pour les urgences.

C'est un acteur majeur de la santé sur BESANÇON.

Il accueille des patients en bonne santé, des mamans avec leurs enfants, des personnes à mobilité réduite, mais aussi des personnes malades, des ambulances.

Un accès pratique en automobile (situation actuelle) est indispensable pour le confort des patients et pour les professionnels de santé afin d'assurer leur mission.

Le dossier d'enquête publique n'apporte pas d'éléments suffisants afin d'assurer la continuité de l'activité du laboratoire CBM 25. Le dossier d'enquête publique est donc notoirement lacunaire.

Il est nécessaire de prévoir l'aménagement d'un sens de circulation permettant d'accéder à CBM 25 par la rue de Terre Rouge, de prévoir des places de stationnement sur la parcelle ET n°98 avec des places de stationnement à proximité immédiate du bâtiment pour les urgences et les personnes invalides, et prévoir une sortie par le chemin des Mottes ou un accès spécifique à la nouvelle voie.

Le dossier d'enquête publique doit donc être complété sur ces points. Je vous remercie d'annexer ces observations au dossier d'enquête publique et d'y apporter les réponses nécessaires..... »

**« La réalisation d'une nouvelle voie routière impacte directement le laboratoire CBM 25 (l'emprise nécessaire pour la réalisation du projet passe sur la partie de terrain située le long du boulevard Kennedy. Elle supprime l'accès et les stationnements situés devant le bâtiment, le long du boulevard Kennedy, là où se situe l'accueil notamment des patients, infirmiers, biologistes, personnel et coursiers. Le projet a donc pour conséquence de supprimer l'accès principal au laboratoire et également les places de parking.**

**La problématique ne se limite pas au rétablissement des places de stationnement. Elle concerne aussi et surtout l'accès. L'emprise du projet empêche l'accès direct au bâtiment et le maintien d'un double sens sur le tènement immobilier.**

**Le laboratoire de Terre Rouge est un plateau technique et le plateau technique de CBM 25 traite 2 000 dossiers par jour ; Il génère un trafic de 400 véhicules/jour. Un accès pratique en automobile est indispensable.**

**Le dossier d'enquête publique n'apporte pas d'éléments suffisants afin d'assurer la continuité de l'activité du laboratoire CBM 25.**

**Il est nécessaire de prévoir l'aménagement d'un sens de circulation permettant d'accéder à CBM 25 par la rue de Terre Rouge, de prévoir des places de stationnement sur la parcelle ET n°98 avec des places**

**de stationnement à proximité immédiate du bâtiment pour les urgences et les personnes invalides, et prévoir une sortie par le chemin des Mottes ou un accès spécifique à la nouvelle voie. »**

#### **RN434 LAURENT Fabrice**

Sujet: acoustique et autres pollutions

Page 14 de l'étude acoustique, le document fait état de mesures initiales prises le 1er et 3 avril 2019 au bord de la RN 57. Voie des Montboucons, voie des Mercureaux et voie Besançon-Beure font partie d'un même projet. Les exigences de planification ont fait que ces différents chantiers n'ont pu ou ne peuvent pas être réalisés ensemble, mais ce n'est pas parce que ces travaux ont été réalisés les uns après les autres qu'une date de mesures initiales doit être différente pour chacun d'eux. La date et les mesures initiales doivent être celles retenues pour le chantier de la Voie des Montboucons, car les mises en circulation en 2003 pour les Montboucons et 2011 pour les Mercureaux ont généré l'augmentation des flux de circulation et modifié l'état initial. En ignorant ces données initiales, on minimise l'impact global du projet et les incidences financières en se rapportant à de écarts limités. Le projet est à prendre dans sa globalité. Il faudra donc prévoir des dispositions de protection acoustiques à hauteur du préjudice. Limitation de la vitesse à 70km/h pour les zones potentiellement au-dessus de cette limite réglementaire, pour réduire toutes les pollutions. Créer un linéaire qui empêche toute velléité d'accélération excessive générant des bruits émergents et nocifs en matière de gaz à effet de serre et particules

**Revoir l'impact global du projet et ses incidences financières en tenant compte des réalisations antérieures et des protections acoustiques à hauteur du préjudice. Envisager limitation vitesse à 70 km/h pour les zones au-dessus de cette limitation.**

#### **RN435 Laurent Weber**

Je suis un utilisateur régulier de la portion Busy vers Besançon côté Planoise aux heures de bureau, et le trajet retour le soir. Je suis donc confronté aux embouteillages très réguliers. Heureusement, l'aménagement de la vélo route me permet assez régulièrement de faire ce trajet à vélo.

Pour commencer, une remarque : - Au niveau de Micropolis, direction Beure, je constate que certains automobilistes utilisent la voie de sortie n°62 pour gagner 500m et rejoindre la voie d'insertion de l'autre côté du rond-point. Augmentant ainsi les ralentissements en amont. Si le projet voit le jour, il faudra s'assurer que ceci ne soit plus possible, ce que la présentation du projet ne précise pas.

D'un point de vue plus général sur le projet : (direction Besançon - beurre) - La majorité des voitures empruntant la voie des Mercureaux, les voies de désengorgements des ronds-points pour l'insertion directe sur les voies est une très bonne chose. - Par contre la majorité des camions empruntent la direction beure-vingey. Au vu du nombre de camions quotidiens, ma crainte est que la vitesse de ceux-ci dans la côte de Larnod fasse tout de même ralentir fortement ce tronçon. Très régulièrement, il n'est pas possible de dépasser les 40km/h-50km/h dans la montée à cause des camions. Ainsi le ralentissement aux heures de pointe pourra se propager en amont. D'un point de vue réflexion circulation / transport grand Besançon et au-delà : - Dans la consultation citoyenne des années passées, le taux de camions était estimé à 5% de la circulation. Aujourd'hui ce taux n'est plus du tout à jour. Il suffit de compter aux heures de pointe sur ce trajet : le matin dans les bouchons, quasiment 1 véhicule sur 4 est un camion. Au delà des problèmes de sécurité que cela pose sur cette route dangereuse, leur faible vitesse ainsi que leur longueur amplifie

grandement les embouteillages. J'ose espérer que pour cette nouvelle phase d'étude du projet, ces taux aient été actualisés. Car s'ils se basent sur les valeurs de 5%, les résultats des études seront biaisés. Vu le montant du projet, ne vaudrait-il pas mieux régler ce problème à la source, en limitant le nombre de poids-lourds en transit ? en les déviant vers l'autoroute ? en utilisant le ferroutage ? Et ensuite, mesurer les gains, et redimensionner le projet en fonction des résultats ? - Avec la crise du covid, plusieurs personnes de mon entourage ont abandonné les transports en commun pour leur voiture personnelle, quelques soient les embouteillages. Ce projet, s'il améliore la circulation, n'aura-t-il pas pour conséquence de convaincre les derniers utilisateurs du covoiturage ou des transports en commun de prendre leur voiture personnelle, et ainsi réduire à zéro les gains potentiels de ce projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre ? Selon moi, ce projet ne peut se faire sans un aménagement MASSIF de parkings de covoiturage, le long des RN 83 et RN57 pour inciter fortement les automobilistes à covoiturer. De même pour les transports en commun en direction des principaux villages le long de ces routes nationales. Pour conclure : De mémoire, plusieurs projets de doublement de voie de circulation dans le monde ont mené à un effet rebond. Après une amélioration temporaire de la circulation, celle-ci était à nouveau peu de temps après, à l'arrêt, à cause des embouteillages. Selon moi, il faut garder cela à l'esprit de ce genre de projet d'ampleur : AGIR A LA SOURCE ! Ici on ne fait que trouver une solution au problème de l'engorgement. On ne règlera pas le problème des trop nombreuses voitures et poids-lourds. Agir à la source : développer massivement les transports collectifs en direction des communes le long des RN57 et 83, les rendre BEAUCOUP plus attrayants et économiques, inciter au covoiturage (par des voies réservées au covoiturage par exemple?), et inciter les personnes à utiliser les modes de transport doux, en créant des itinéraires hors circulation automobile, sécurisés et efficaces.

**Revoir circuit au niveau sortie 62. Problème des PL et interrogations sur la prise en compte de leur faible vitesse et de leur longueur dans les études. Limitation du nombre de PL suggérée. Mesurer les gains et éventuellement redimensionner le projet. Nécessité d'accompagner projets d'un aménagement massif de parkings relais le long des RN 83 et 57. Idem pour les transports en commun. Agir à la source. Rendre les transports collectifs beaucoup plus attrayants et économiques, inciter au covoiturage par voies dédiées....**

#### **RN436 LAURENT Fabrice**

Sujet: Dispositions visant à réduire la production de gaz à effet de serre et protégeant le vivant :

- Transit de poids lourds : renvoyer ce transit sur l'autoroute ou mettre en place un péage dont les recettes seront destinées à développer les transports en commun. De plus, il y aura une véritable plus value en matière de sécurité pour les usagers de la route et les collectivités traversées
- Créer des parkings relais et des zones intermodales : Saône ou Mamirole : à proximité de la gare Besançon-Chateaufarine : à proximité de la future halte ferroviaire Pugey
- Réserver une voie pour les transports en commun. Dans la côte de Larnod, mettre en place un dispositif discriminatoire permettant l'insertion en priorité des transports en commun.
- mettre en 2x2 voies à l'entrée et en sortie de rond-point, en entrée et en sortie de voie. Il est évident que sur la portion 2x1 voies, il y a une voie dédiée aux transports en commun

**Suggère renvoyer PL vers autoroute ou mettre en place un péage, créer parkings relais, réserver une voie pour les transports en commun avec priorité d'insertion, revoir circulation en ronds-points, en entrée et sortie de voie ...**

**RN444 LAURENT Fabrice**

Sujet: Financement

Si ce projet présente une véritable plus value au regard de la transition écologique, il ne doit pas être surévalué car si le report vers des transports en commun s'effectue correctement on risquera de se trouver avec un suréquipement en matière de voirie (un peu comme une station de ski qui se retrouve sans neige mais avec des remontées mécaniques et un gros parc immobilier). D'autre part au regard de l'exigence environnemental annoncée, il mérite vraiment que les collectivités territoriales extérieures à GBM dont le département et l'Etat participent au financement de façon conséquente d'autant plus que l'étude fait état de trafic d'échange local, ce que ne peut ignorer le département. On ne peut pas laisser GBM se débattre seul alors que l'enjeu de la transition écologique dépasse ses limites territoriales

**Ne pas surévaluer le projet (risque de suréquipement si report vers TC s'effectue). Faire participer au financement de façon plus conséquente les autres collectivités (Etat et Département)**

**RN446 France Nature Environnement**

FNE Doubs soutient pleinement la contribution déposée ce jour par le collectif « RN + 5,7° Pour une autre mobilité » dont elle fait partie.

**Registre papier, mairie de Besançon****BES1 JOLY Robert, 7 rue de la Pelouse Besançon**

« Section KY 70 et 71. Si la propriété est impactée par le projet directement ou lors de la mise en œuvre du projet,

- prévoir indemnité correspondant aux préjudices réels (moral, arbres fruitiers, clôture...),
- maintenir l'accès à la propriété pendant les travaux : rucher, potager (accès véhicules)
- réfection clôture identique à l'existant y compris sas d'entrée
- remise en bon état (éventuellement) de la pelouse »

**Demande d'indemnisation le cas échéant, réfection de la clôture à l'identique et maintien des accès**

**BES2 M. ROBIN, les Vallières**

« Merci de ne pas déplacer le chemin des Vallières à Port Douvot côté pair. Le nouveau tracé ne me convient pas. Quelle sera l'indemnité dans le cadre de l'expropriation de ma parcelle KY 099. Merci »

**Souhaite chemin des Vallières à Port Douvot ne soit pas déplacé et connaître montant indemnisation d'expropriation.**

**BES4 FRAYON Martine, 18 chemin des Vallières Besançon**

« Pourriez-vous préciser les modifications apportées au chemin des Vallières, si la route qui va des Vallières à Port Douvot restera bien la même, quels aménagements pour le bruit et les nuisances

visuelles » S'interroge sur l'élargissement envisagé chemin de Montoille (difficultés de croisement avec les PL allant à Port Douvot

**Demande quelles modifications sont envisagées chemin des Vallières et quels aménagements sont prévus (bruits et nuisances visuelles), souligne difficultés circulation chemin de Montoille avec PL**

**BES5 M. et Mme LORIGNER (?), rue de Dole**

**Viennent demander la réintégration de la voie desservant les habitations situées le long de la rue de Dole au niveau de la voie de sortie RN 57-rue de Dole qui apparaissait dans le projet présenté en 2019. Ils soulignent la dangerosité des accès à leur habitation**

**BES6 Laboratoire CB 25 de Terre Rouge (cf. observation RN430)**

**BES8 M. René POIFFAUT René, 8 rue du Docteur Mourras Besançon**

« ... Ce maillon manquant de la RN 57 est un aménagement d'urgence à réaliser..... Je suis favorable à cet aménagement. J'aimerais cependant préciser 2 choses :

-J'ai du mal à comprendre la suppression de la liaison entre la rue de Dole ( provenance Besançon centre) direction Vesoul Ecole Valentin (RN 57 Nord) : que feront les camions qui auront livré le Casino St Ferjeux, le Lidl, Doras ( rue Clemenceau), les véhicules militaires de la rue de Dole... pour aller en direction de la RN 57 nord ?? solution emprunter la rue de ( ??)... au pied de la basilique, les ponts ( ??soutenant) voie de chemin de fer ( dont une voie mais à double sens)

- 2eme remarque : je trouve indispensable et judicieux d'avoir une voie en mode doux (actifs ?) pour passer, rejoindre les 2 rives du Doubs. C'est indispensable. Il est indispensable que ces modes doux **soient pris en compte**

**Interrogations sur suppression liaison rue de Dole –direction Ecole Valentin. Liaison modes doux pour rejoindre les 2 rives du Doubs indispensable**

**BES10 M. Nicolas DIAMANDIDES ,1 rue des Causse Besançon**

« Il était initialement prévu une sortie chemin des Piccotines à Beure vers la RN 83, avec une emprise importante pour une issue située à 400 mètres environ.

La sortie du chemin des Piccotines qui dessert un petit lotissement ainsi que des potagers ou vergers est extrêmement dangereuse à certaines heures où le trafic est incessant. Peut-être faudra-t-il attendre un drame avant de réagir ?

Je suggère, soit :

-un feu rouge à déclenchement à pédale

- une nouvelle sortie sur la RN 83 en aménageant le passage (« l'arche ») anti-crués sous le pont de Beure puis un passage souterrain sous la voie de montée des Mercureaux. »

## Sortie des Piccotines dangereuse. Suggère feux à déclenchement à pédale ou une nouvelle sortie sur RN 83 et passage souterrain sous Mercureaux

### BES11 M. Bernard TARDY 7 Rue Gunet Besançon

« Très favorable....J'ajoute mais c'est un vœu pieux qu'il serait indispensable de terminer ce contournement depuis l'échangeur de St Claude jusqu'à Thise. Cette réalisation permettrait enfin un accès à notre ville .....

**Souhaite poursuite des travaux**

### BES13. MIROUDOT Philippe Besançon

Le projet est globalement satisfaisant malgré des réserves concernant essentiellement l'échangeur de Beure-Champ Melin.

Le dossier de la première concertation était intitulé « Mise à 2 x 2 voies entre les Boulevards et Beure ». Il est regrettable que dans l'enquête actuelle l'option 2 x 2 voies RN 57 entre Champ Melin et les Mercureaux ait été abandonnée au profit d'une 2 x 1 voie.

Dans le dossier d'enquête pièce E paragraphe 1.3.10 « Profil en travers du raccordement à la voie des Mercureaux » il est indiqué « dans le sens Boulevards ► Beure une bretelle provenant du giratoire de la RN83 vient créer la voie lente en adjonction en direction des Mercureaux ».

Avec le maintien du deuxième giratoire actuel, cela signifie que les véhicules venant de la RN83 devront laisser le passage aux véhicules lents (nombre ?) de la RN 57 à destination des Mercureaux. Les travaux envisagés ont pour but notamment d'éviter le croisement, à niveau, de flux de circulation, or par ce giratoire, le croisement existera toujours, d'où risque de bouchon. Il faut supprimer ce giratoire tout en maintenant bien sûr la bretelle qui permet le raccordement RN83 ► Voie des Mercureaux.

Vu le profil en long prévu de la RN57, une voie lente est-elle nécessaire ?

A défaut, d'une 2 x 2 voies la RN57 entre Champ Melin et la voie des Mercureaux pourrait être une 2 + 1 voies (1 voie dans le sens Mercureaux ► Boulevards et 2 dans l'autre sens dont une éventuellement pour les véhicules lents). Dans la zone la plus étroite entre les deux chemins des Vallières, pour réduire le profil en travers, des murs de soutènement remplaceraient les remblais prévus. Un des chemins des Vallières pourrait être déplacé côté Roche d'Or.

La section à 2 x 1 voie, dont le viaduc sur le Doubs, est prévue avec des arrêts d'urgence de 2.50 m de large. Cela paraît beaucoup. Le viaduc, certes déjà ancien, sur la Loue près de Quingey (RN83) a des arrêts d'urgence de seulement 1.70 m. Nota, dans les tunnels des Mercureaux il n'y en a pas !

Sur une route limitée à 70 km/h, faut-il vraiment un terre-plein central de 2.10 m ? Sur des 2 + 1 voies il n'y a généralement qu'une simple ligne continue. Eventuellement mettre une double ligne continue.

Si on compare le profil en travers des chaussées, par exemple au niveau du viaduc sur le Doubs :  
Projet proposé dans l'enquête (d'après schéma paragraphe 1.2 de la pièce E) :  
2.5 (arrêt d'urgence) + 3.5 (chaussée) + 2.1 (terre-plein central) + 3.5 + 2.5 + (0.6) = 14.7 m hors rambardes.  
Version 3 voies (2+1) :  
2.5 + 3.5 + 3.5 + 0.5 (double ligne continue) 3.5 + 2.5 + (0.6) = 16.6 m hors rambardes.

Autre constat qui concerne l'échangeur Champ Melin :  
Comme pour le deuxième giratoire actuel de Beure, il y a croisement à niveau. Les véhicules venant de la voie des Mercureaux souhaitant rejoindre la RN83 devront la priorité à ceux (nombreux) venant de cette même RN83. Ce flux de circulation est peut-être faible (?) mais peut provoquer une gêne dans le sens Mercureaux ► Boulevards.

Dans cette zone il y aurait sans doute la possibilité d'ajouter une bretelle de raccordement (boucle) pour éviter ce cisaillement. Nota, si l'aire de contrôle des poids lourds pouvait être implantée ailleurs le giratoire serait inutile.

Philippe MIROUDOT  
BESANCON  
28/03/2022

**Nombreuses remarques concernant le tracé**

**14. M. PERROT Jean Lou, 8 rue des Tamaris Besançon**

« .....Envisager favorablement cette réalisation ne dispense pas de rechercher :

-Des incitations ou des facilités pour le trafic de transit en vue d'emprunter l'autoroute ou des contraintes restreignant le « cabotage » plus ou moins légal et souvent dominical des « petites camionnettes bâchées »

-des aménagements pour faciliter la vie des riverains de la RN83 en direction de Salins, Arbois,

-plus activement qu'aujourd'hui l'amélioration des aménagements cyclables et modes doux du Grand Besançon ! Vu les montants en jeu, ce n'est pas incompatible, et en les accompagnant de comptages sérieux pour apprécier la pertinence de certaines dépenses (passerelle de la Malate, Pont Bregille, pont de la République... par exemple.....

Et en évitant si possible d'opposer les modes d'usages et les usagers, y compris leurs classes d'âge.

**Suggère poursuite des actions et incitations diverses**

**Registre papier, mairie de Beure****BEU1 Mme MARTINE Marie Claude**

Habitant à la base de la descente de Larnod (rue Paul Dubourg), je ne peux traverser le matin la RN 83 pour rejoindre la route de Lyon. Il y a beaucoup trop de camions. On me dit que le projet ne concerne pas la RN 83. Je trouve dommage que ce point de bouchon ne soit pas étudié car, forcément, il retentit sur les bouchons en aval (à envisager les problèmes par petits tronçons, on arrive forcément à des choses insatisfaisantes.

**Souligne problèmes récurrents des PL sur RN 83 et incidences sur le projet si non traités.**

**BEU8 M.et Mme ROUSSEY Michel, 27 chemin des Vallières à Port Douvot Besançon**

Pouvoir reconstruire une maison sur la parcelle restante avant la démolition KY 136 et 93

**La maison des intéressés doit être démolie pour permettre le projet. Souhaitent que la démolition n'intervienne qu'à l'issue de la reconstruction de leur nouvelle maison sise en fond de terrain.**

**BEU9 M. PIDANCET Michel, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Beure**

Souhaite connaître le devenir de la voie descendant des Mercureaux aboutissant au rond-point qui ne sera plus utilisée

**Précisions à apporter**

**BEU10 M. CHEVALLIER, 34 Chemin des Vallières**

- interrogation sur le positionnement de la passerelle modes doux
- problématique des PL sur la RN 83 ainsi que l'emplacement de l'aire de contrôle (souhait d'un positionnement plus proche des locaux d'Emmaüs
- configuration du nouveau pont en virage pour accès à la voie des Mercureaux

### **Précisions à apporter**

#### **BEU16 Mme CHAVANNE Marie Josèphe, 14 route de Lyon à Beure (06 09 03 48)**

- «1. Suggestions aux ronds-points de Beure Micropolis : signalisation des villes importantes : Lyon, Paris, Dijon, la Suisse, Pontarlier, Vallorbe, Belfort, Strasbourg
2. Entrée depuis la RN 57 depuis la RD683 : 1<sup>er</sup> rond-point, il faudrait (sens sortie depuis Tarragnoz) :
  - A. deux files comme au 2<sup>ème</sup> rond-point pour aller tout droit autant que pour se mettre sur deux files entre les deux ronds-points. Urgent et déjà possible
  - B. un accès bretelle gauche pour entrer dans le village de Beure sans devoir attendre au feu rouge (pas concerné). Urgent //déplacer les feux
3. Sortie Besançon au niveau de Micropolis il faudrait 2 à 3 voies vue que les voitures arrivent à pleine ??? de a) Belfort par la rocade Ouest b) de la ville par le boulevard c) de la route de Dole
4. Serait-il possible de conserver le système de commande des feux par les piétons au pied de Planoise ? ils sont très bien.
5. Serait-il possible de prévoir une voie d'accès automobile de la rive droite depuis Beure (Pépinère, Emmaüs, Roche d'Or) ?

NB : l'habitude des automobilistes de laisser 100 à 200 mètres favorise les bouchons et engorge les accès sans raison »

**Suggère maintes adaptations du projet. A également déposé une observation n° 9 sur registre papier de Besançon.**

## **QUESTIONS EMANANT DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Après analyse approfondie de l'ensemble des pièces du dossier, la commission d'enquête souhaite également obtenir des compléments d'information et des éclaircissements sur les points énumérés ci-après.

### **Transit des poids-lourds**

La circulation des poids-lourds en transit semble être l'un des facteurs significatifs à l'origine des difficultés rencontrées sur la RN57 et au-delà, en liaison avec la RN83. Dans quelle mesure cette problématique a-t-elle été prise en considération dans le choix du scénario retenu notamment au regard :

- de la conservation d'une seule voie de circulation par sens entre Beure et Champ Melin ; lorsqu'on constate les embouteillages existant à Beure, il est loisible de s'interroger sur le fait que le projet permettrait une amélioration de la fluidité sur le tronçon Beure-Champ Melin. Quelles sont les éléments du dossier permettant d'envisager une fluidification de la circulation dans ce secteur précis ?
- de l'ajout d'un rond-point au niveau de Champ Melin alors que ces passages sont pénalisants pour la fluidité de la circulation en relation notamment avec la proportion de poids-lourds empruntant la RN83 et devant donc passer 3 ronds-points successifs ;
- comment cette problématique est-elle envisagée par l'Etat en ce qui concerne la commune de Beure qui pâtit actuellement de la situation (nuisances sonores, ralentissements, bouchons, pollution atmosphérique, dangerosité ...) notamment au regard d'un éventuel accroissement du trafic PL induit par la fluidification le projet.

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

### **Saturation éventuelle de la Voie des Mercureaux**

- Quels sont les éléments factuels permettant de s'assurer que l'aménagement à une seule voie par sens de circulation de la section entre Champ Melin et la voie des Mercureaux n'engendrera pas un effet de goulet et des bouchons notamment aux heures de pointe ?

### **Echanges non rétablis**

Plusieurs échanges entre la RN57 et des voies adjacentes ne sont pas rétablis dans le projet. La commission souhaite disposer pour chacun de ces itinéraires d'une synthèse résumant :

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

### **Evolution des besoins de mobilité et de la complémentarité intermodale à l'échelle de l'aire d'influence de la métropole bisontine**

Quels sont les leviers d'action de la DREAL en lien avec les autres parties prenantes quant au développement des autres modes de transport en complémentarité avec le transport routier ? Quelles sont les actions en cours ?

Quels rôles peut avoir la DREAL concernant l'évolution des besoins de mobilité et la mise en œuvre d'autres modalités de déplacement en incluant les aspects abordés par le public tels que la problématique de l'étalement urbain, le développement du télétravail, la mise sur pied de plans de déplacement urbain, la facilitation du covoiturage, le renforcement de l'offre ferroviaire (halte, cadencement et desserte), le renforcement de l'offre de bus à l'échelle métropolitaine (halte, cadencement et desserte), le développement des modes actifs, la régulation du transport routier des marchandises, le développement du ferroutage...

### **Pollution atmosphérique induite à l'échelle locale par le trafic en cas de réalisation de l'aménagement projeté ou en son absence, c'est-à-dire en cas de maintien de l'état actuel avec bouchons récurrents**

La commission souhaiterait disposer d'une synthèse comparant d'une part les émissions des polluants atmosphériques générés actuellement par le trafic et notamment celles liées aux bouchons récurrents et d'autre part celles attendues à l'issue de la mise en œuvre du projet. Quels sont quantitativement les bénéfices attendus ? Similairement est-il possible de disposer d'une évaluation des quantités de carburant économisées en résorbant les bouchons ainsi que les gains financiers associés ?

### **Possibilités d'évolution de l'aménagement en cas d'évolution favorable de la demande et des pratiques de mobilité**

Dans l'hypothèse d'une évolution décroissante des besoins et des pratiques de mobilité, quelles sont les possibilités d'évolution de l'aménagement : voies réservées aux transports en commun, pistes cyclables, autres ?

## Incidences du tracé retenu et du choix des solutions envisagées

La commission souhaite obtenir des précisions sur les points ci-après.

- Champ Melin
  - Fréquence d'utilisation et modalités d'accès à l'aire de contrôle des poids-lourds
  - Possibilités d'autres localisations de l'aire de contrôle des poids-lourds en amont par exemple sur la RN83 et/ou la RN57 ?
  - Capacité et modalités de fonctionnement du rond-point, projections concernant les différents flux entrants et sortants, seuils de saturation ...
  
- Chemin des Vallières (côté impair)
  - Modalités permettant la fermeture de l'accès aux véhicules autres que les poids-lourds desservant la station d'épuration
  - Cartes des itinéraires de desserte (entrée, sortie) de la station d'épuration
  - Nature des possibilités d'échange entre le chemin des Vallières et le chemin du Champ Melin, rétablissement d'une voie de circulation ?
  
- Chemin des Vallières (côté pair)
  - Circulation à double sens ?
  - Quelle organisation pour la voie modes doux ?
  - Le projet ne semble pas modifier le tracé du chemin alors que les propriétaires auraient été informés du déplacement de la circulation sur un chemin actuellement privé ? Qu'en est-il exactement ?
  
- Chemins de Montoille et de Champ Melin
  - Quelles seront les possibilités d'accès aux installations d'Emmaüs et à l'entreprise de M. Dussert depuis la RN57 par l'intermédiaire de l'aire de contrôle des poids-lourds ? Prise en compte des projets d'extension Emmaüs et Dussert ?
  - Impacts et possibilités de maintenir ou développer le stationnement lié à ces activités (ventes, livraisons, personnel...), solutions envisagées ?
  
- Rue Blaise Pascal
  - Cartes des itinéraires actuels et futurs pour desservir (entrée – sortie) le quartier des Vallières et le secteur de la Polyclinique
  - Trafic induit par l'implantation de l'enseigne Grand Frais, état des prévisions ?
  - Evaluation des nuisances liées au rétablissement double sens pour les riverains
  - Intérêts et inconvénients d'un carrefour « double lunette » au niveau de Champ Melin, notamment en ce qui concerne la possibilité de l'utiliser pour accéder au nord et à l'ouest de l'agglomération depuis la sortie par la rue Blaise Pascal sans devoir rejoindre le rond-point de Beure
  
- Quartier de Terre Rouge
  - Etat des réflexions concernant les solutions et compensations prévues pour le laboratoire CBM25 (accès, circulations stationnements)

- Ensemble du tracé
  - Localisation précise des murs anti-bruits, autres mesures de protection acoustique envisagées
- Expropriations envisagées
  - Etat précis des contacts pris concernant de possibles expropriations et des résultats
- Trémie au niveau de Micropolis
  - Justifications de la suppression cet aménagement

**Pour l'ensemble des observations formulées par le public et pour ses propres questionnements la commission d'enquête apprécierait que le porteur du projet apporte les réponses les plus informatives possibles.**

*Besançon, le 7 avril 2022*

*Pierre-Marie Badot*  
*Président de la commission*

*Rolande Patois*  
*Membre*

*Marie-Pierre Castellan*  
*Membre*