

EXTRAIT DU REGISTRE

des

délibérations du Conseil de Communauté

N° délib. : 000357

Séance du vendredi 12 octobre 2007

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la C.C.I.D - 46 avenue Villarceau à Besançon
sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Conseillers communautaires en exercice : 138

Étaient présents : **Amagney :** Jean-Pierre FOSTEL - **Auxon-Dessous :** Jacques CANAL, Jacques THIEBAUT (jusqu'au rapport 2.4) - **Auxon-Dessus :** Michel BITTARD, Serge RUTKOWSKI - **Avanne Aveney :** Christian GAGNEPAIN, Jean-Pierre TAILLARD (à partir du rapport 1.1.2) **Besançon :** Eric ALAUZET (à partir du rapport 1.1.2), Catherine BALLOT, Pascal BONNET, Patrick BOURQUE (jusqu'au rapport 5.2), Françoise BRANGET, Martine BULTOT (à partir du rapport 1.1.2), Rosine CHAVIN-SIMONOT (à partir du rapport 2.1), Jean-Claude CHEVAILLER, Marie-Odile CRABBE-DIAWARA, Benoît CYPRIANI (à partir du rapport 1.1.2), Marie-Marguerite DUFAY (à partir du rapport 1.1.2), Emmanuel DUMONT, Françoise FELLMANN, Jean-Louis FOUSSERET, Vincent FUSTER (jusqu'au rapport 1.1.6), Paulette GUINCHARD (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 1.2.4), Martine JEANNIN (à partir du rapport 1.1.2), Lucile LAMY, Michel LOYAT, Bruno MEDJALDI, Annie MENETRIER, Françoise PRESSE, Jean ROSSELOT (à partir du rapport 1.1.2), Jean-Claude ROY, Joëlle SCHIRRER, Corinne TISSIER, Nicole WEINMAN (jusqu'au rapport 6.2) - **Beure :** Philippe CHANEY, Pierre JACQUET - **Boussières :** Michel POULET - **Busy :** Philippe SIMONIN - **Chalezeule :** Raymond REYLE - **Champagney :** Claude VOIDEY - **Champvans les Moulins :** Jean-Marie ROTH - **Chatillon le Duc :** Gilbert CANILLO, Jean-Marie DELACHAUX (à partir du rapport 1.1.2) - **Chaucenne :** Bernard VOUGNON - **Chaufontaine :** Christiane BEUCLER (suppléante d'Alain CUCHE) - **Dannemarie sur Crête :** Gérard GALLIOT, Jean-Pierre PROST - **Deluz :** Yves TARDIEU - **Ecole Valentin :** André BAVEREL, Yves GUYEN - **Fontain :** Jean-Paul DILLSCHNEIDER - **François :** Claude PREIONI - **Gennes :** Gabriel JANNIN (jusqu'au rapport 1.1.7) - **Grandfontaine :** Jean JOURDAIN, François LOPEZ (suppléant de Richard SALA) - **La Chevillotte :** Jean PIQUARD (jusqu'au rapport 6.2) - **La Vèze :** Philippe CHANAU - **Larnod :** Martine BERGIER - **Mamirolle :** Jacques-Henry BAUER, Dominique MAILLOT (à partir du rapport 1.1.2) - **Marchaux :** Bernard BECOULET - **Mazerolles le Salin :** Daniel PARIS - **Miserey Salines :** Marcel FELT, Denis JOLY - **Montfaucon :** Pierre CONTOZ - **Montferrand le Château :** Marcel COTTINY **Morre :** Jean-Michel CAYUELA (à partir du rapport 1.1.2 et jusqu'au rapport 6.2), Gérard VALLET - **Nancray :** Jean-Pierre MARTIN **Noironte :** Bernard MADOUX **Novillars :** Raymonde BOURLON - **Pelousey :** Jacques TERVEL, Annick CHARPY (jusqu'au rapport 1.1.6) - **Pirey :** Claude BARTHOD-MALAT (à partir du rapport 1.1.2), Robert STEPOURJINE - **Pouilley les Vignes :** Jean-Marc BOUSSET, Albert DEPIERRE - **Rancenay :** Michel LETHIER - **Roche lez Beupré :** Roland BARDEY (jusqu'au rapport 8.2) puis Serge FERRI (son suppléant), Michel SCHNAEBELE - **Routelle :** Claude SIMONIN - **Saône :** Bernard GUYON - **Serre les Sapins :** Nicole BARBEAU, Gabriel BAULIEU - **Tallenay :** Jean-Yves PRALON - **Thise :** Jacques SIFFERLIN, Claude BULLY (à partir du rapport 1.1.2) - **Torpes :** Denis JACQUIN (jusqu'au rapport 1.1.1) - **Vaux les Prés :** Bernard GAVIGNET (à partir du rapport 1.1.2)

Étaient absents : **Arguel :** André AVIS - **Audeux :** Françoise GALLIOU - **Besançon :** Denis BAUD, Teddy BENETEAU de LAPRAIRIE, Patrick BONTEMPS, Claire CASENOVE, Annaïck CHAUVET, Catherine COMTE-DELEUZE, Nicole DAHAN, Yves-Michel DAHOUI, Jean-Jacques DÉMONET, Béatrice FALCINELLA, Didier GENDRAUD, Abdel GHEZALI, Jocelyne GIROL, Sylvie JEANNIN, Michel JOSSE, Loïc LABORIE, Bernard LAMBERT, Christophe LIME, Sébastien MAIRE, Jacques MARIOT, Franck MONNEUR, Jacqueline PANIER, Danièle POISSENOT, Catherine PUGET, Jean-Paul RENOUD-GRAPPIN, Michel ROIGNOT, Martine ROPERS, Danièle TETU - **Boussières :** Bertrand ASTRIC - **Braillans :** Alain BLESSEMAILLE - **Chaleze :** Josseline SEITZ - **Champoux :** Norbert DUPREY - **Chemaudin :** Gilbert GAVIGNET, Jean-Yves RENOUD - **François :** Françoise GILLET - **Le Gratteris :** Nicole JANNIN - **Montfaucon :** Jean-Marie VERNET - **Montferrand le Château :** Pascal DUCHEZEAU - **Nancray :** Daniel ROLET - **Novillars :** Bernard BOURDAIS - **Osselle :** Jacques MENIGOZ - **Pugey :** Marie-Noëlle LATHUILIERE - **Saône :** Christelle PETITJEAN - **Thoraise :** Jean-Paul MICHAUD - **Vaire Arcier :** Patrick RACINE - **Vaire le Petit :** Jean-François THIEBAUD - **Vorges les Pins :** Charles BATISTE

Secrétaire de séance : Marie-Odile CRABBE-DIAWARA

Procurations de vote :

Mandants : R. CHAVIN-SIMONOT (jusqu'au rapport 1.2.6), P. BOURQUE (à partir du rapport 5.3,) C. COMTE-DELEUZE, Y-M DAHOUI, B. FALCINELLA, A. GHEZALI, D. TETU, J. SEITZ, F. GILLET, J-M. VERNET, B. BOURDAIS, C. BULLY (jusqu'au rapport 1.1.1)

Mandataires : M. LOYAT (jusqu'au rapport 1.2.6), C. TISSIER (à partir du rapport 5.3), N. WEINMAN, E. DUMONT, F. FELLMANN, M-M. DUFAY, J.L. FOUSSERET, G. BAULIEU, C. PREIONI, P. CONTOZ, R. BOURLON, J. SIFFERLIN (jusqu'au rapport 1.1.1)

Objet : Avis communautaire sur les projets de réaménagement routier de la RD1 et de la RN57 sur le secteur Nord de l'agglomération

Délibération du vendredi 12 octobre 2007

Conseil de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

1/11

Avis communautaire sur les projets de réaménagement routier de la RDI et de la RN57 sur le secteur Nord de l'agglomération

Rapporteur : Michel POULET, Vice-Président

Inscription budgétaire
Sans incidence financière

Résumé :

Depuis de nombreuses années, le Grand Besançon construit avec le Conseil Général, le Conseil Régional et l'Etat, le projet d'accueil du TGV Rhin-Rhône, qui sera mis en service en décembre 2011.

Dans ce cadre, le Conseil Général du Doubs assure la maîtrise d'ouvrage du réaménagement de la RDI, indispensable pour accéder par la route à la future gare TGV. Cette route supportera aussi l'accroissement des flux induits par les développements résidentiels et économiques du Nord de l'agglomération, particulièrement autour de la gare. Cette opération primordiale doit être réalisée en phase avec la mise en service de la LGV. Dans sa définition, elle est étroitement liée au réaménagement par l'Etat de la RN57 entre Besançon et Devecey.

Ces opérations seront soumises à enquêtes d'utilité publiques concomitantes fin 2007. Le Grand Besançon a été sollicité par les deux maîtrises d'ouvrage pour émettre un avis.

Dans ce contexte, et suite aux échanges entre le Grand Besançon et le Conseil Général du Doubs, il est proposé au Conseil Communautaire un projet de délibération pour arrêter :

- Un avis du Grand Besançon sur le scénario de réaménagement de la RDI, soutenant le scénario retenu appelé scénario 3bis (dans sa variante n°5), préconisé par le Conseil Général du Doubs ;
- Un avis du Grand Besançon sur le scénario de réaménagement de la RN57, favorable au scénario retenu appelé scénario 2, préconisé par l'Etat.

Préambule

L'accès à la future Gare TGV du Nord de l'agglomération demeure un enjeu fondamental pour le potentiel et l'avenir du développement résidentiel et économique induit par l'arrivée du TGV Rhin-Rhône fin 2011 et porté par les collectivités locales.

Depuis plusieurs années, les collectivités locales, au côté de l'Etat, se sont investies pour définir les grandes stratégies d'aménagement permettant de valoriser l'arrivée d'une telle infrastructure de transport, dont l'impact principal est de replacer le territoire Grand Bisontin au cœur des déplacements du corridor transfrontalier Rhin-Rhône.

Dans ce cadre, le Grand Besançon milite notamment pour le renforcement du service et de l'infrastructure ferroviaire entre la future Gare TGV et la Gare Viotte, pôle multimodal d'agglomération, comme équipement structurant permettant l'accroche d'une partie du développement économique et urbain de l'agglomération.

En parallèle, le Conseil Général, du fait de ses compétences, a la responsabilité du réaménagement de la RDI, entre la RN57 et la LGV, pour permettre l'accès au secteur de la Gare TGV. Cet aménagement, se raccordant à la RN57, est donc fortement dépendant du projet de mise à 2x2 voies de celle-ci entre Devecey et l'A36 porté par ailleurs par l'Etat. Le réaménagement de la RN57 est pour sa part indispensable à la diffusion de l'effet TGV au cœur de la Franche-Comté, notamment sur les départements du Doubs et de la Haute-Saône. Il permet la création d'un point d'échange entre une infrastructure routière européenne Nord/Sud et une infrastructure ferroviaire européenne axée Nord-est/Sud-ouest et fait ainsi du territoire du Grand Besançon un point de croisement de flux de déplacements européens.

Au sortir de la concertation préalable, menée de manière concomitante fin 2006 et début 2007 par les deux maîtrises d'ouvrage pour les deux opérations, le Conseil Général du Doubs et l'Etat ont exprimé leurs préférences quant aux modalités de réaménagement respectivement de la RDI et de la RN57. Ces projets seront soumis à enquête d'utilité publique fin 2007.

Dans ce contexte, il est primordial que le Grand Besançon se prononce sur les scénarios d'aménagement de ces deux grandes infrastructures routières que sont la RDI et la RN57, en concertation et en cohérence avec le Conseil Général du Doubs et l'Etat.

I. Aménagement par le Conseil Général du Doubs de la RDI pour l'accès routier à la Gare TGV

Le bilan de la concertation préalable pour le projet d'accès routier par la RDI à la future gare TGV a été approuvé par l'assemblée départementale le 13 mars 2007. Les élus départementaux ont réaffirmé les objectifs assignés à cette opération :

- assurer la desserte de la future gare TGV par un axe routier principal, direct et fluide, depuis la RN57,
- permettre un fonctionnement efficace du réseau routier départemental afin d'éviter le trafic parasite dans les villages,
- répondre aux attentes de développement économique du secteur.

En lien avec le projet d'aménagement de la RN57 entre Devecey et l'A36 :

- Sept tracés possibles ont été définis pour la desserte routière à partir des tracés Est de la RN57 :
 - **Scénario 1** : Aménagement sur place de la RD 1
 - **Scénario 2** : Aménagement mixte (tracé actuel partiel et tracé neuf) avec giratoire pour échange avec le réseau local
 - **Scénario 3** : Tracé neuf à l'intérieur du raccordement ouest ferroviaire sans giratoire avec la RD 287

- **Scénario 3 bis** : Tracé neuf à l'intérieur du raccordement ouest ferroviaire avec contre-allées et échangeurs dénivelés
 - **Scénario 4** : Tracé neuf extérieur / intérieur au raccordement ouest ferroviaire
 - **Scénario 5** : Tracé neuf en totalité extérieur au raccordement ouest ferroviaire et franchissement de la Ligne à Grande Vitesse (LGV)
 - **Scénario 6** : Tracé neuf en totalité extérieur au raccordement ouest ferroviaire, avec franchissement de la LGV et connexion à la RD 14
- Deux tracés possibles ont été définis pour la desserte routière à partir des tracés Ouest de la RN 57 :
- **Scénario 7** : Tracé neuf sans franchissement de la LGV
 - **Scénario 8** : Tracé neuf avec franchissement de la LGV

Ces objectifs et scénarios ont permis à l'assemblée départementale de retenir les principes du scénario dit « 3 bis », considérant notamment l'inadéquation du scénario 1 (réaménagement de la RDI sur place) avec les objectifs fixés.

Pour l'assemblée départementale, le scénario 3 bis offre le meilleur compromis en termes de respect des objectifs et de respect du cadre de vie des populations riveraines. Il s'articule avec le scénario 2 de l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 57, qui est compatible avec les priorités du Département en termes d'aménagement du territoire et de desserte des communes du secteur.

Les avantages du scénario 3bis sont les suivants :

- un aménagement adapté au trafic attendu,
- le maintien possible d'un accès des deux communes d'Auxon-Dessus et d'Auxon-Dessous vers la RN 57,
- le franchissement sans échange du raccordement ferroviaire,
- un tracé au plus près du raccordement ferroviaire, compte tenu des contraintes, dissimulant l'infrastructure routière pour Geneuille et la rendant peu visible pour Auxon-Dessus,
- la possibilité de réserver des zones de développement et des points de desserte des zones économiques futures,
- une séparation des voies permettant un accès direct à la gare, une bonne articulation au réseau local et la desserte des zones en développement,
- le scénario 3 bis obtient les meilleurs résultats dans l'analyse comparative, tout en minimisant les impacts pour chacune des communes.

A partir des principes **du scénario 3bis** de la concertation, 9 nouvelles déclinaisons ont été étudiées par le Conseil Général. A l'issue de ces études préliminaires, la solution nouvellement dénommée « **variante n°5** » (plan joint en annexe I) retient désormais l'attention des élus départementaux. Cette solution apporte les compléments suivants au scénario 3 bis :

- le système des contre-allées, qui offrait des possibilités de développement entre la LGV et la desserte routière à l'approche du secteur Gare TGV, est abandonné au profit d'une 2 x 2 voies jusqu'à l'arrivée sur le giratoire de la Gare. Cette adaptation est plus en phase avec les accès aujourd'hui envisagés au projet de « Pôle tertiaire Gare nouvelle ». Le tracé est plus proche du raccordement ferroviaire et diminue donc son emprise au sol et permet d'améliorer les conditions du trafic local,

- le nouveau raccordement de l'ancienne RDI sur la rue des Essarts permettra à cette rue de conserver un statut de desserte interne au quartier, tel que demandé par la municipalité d'Auxon-Dessus,
- l'échangeur de l'accès à la Gare TGV, initialement prévu dénivelé, est remplacé par un giratoire plan. Ce type d'aménagement est en effet suffisant, au regard des études complémentaires de trafic, pour garantir la fluidité du trafic à l'horizon 2032. A l'horizon 2012, date d'ouverture de la Gare, aucun temps d'attente n'est envisagé sur les trois branches principales du giratoire. A l'horizon 2032, il est attendu 2 à 4 secondes d'attente sur les 3 branches principales et 7 secondes d'attente sur la branche venant de la rue des Essarts. Par ailleurs, ce type d'aménagement permet de supprimer les remblais, donc de diminuer les impacts sur l'environnement (zone humide) et sur le cadre de vie des habitants d'Auxon-Dessus, et de créer une « porte d'entrée » dans le quartier Gare TGV en diminuant la vitesse des automobilistes à l'approche de la Gare.

L'opération de réaménagement de la RDI est fortement liée à l'aménagement de la RN57 entre Devecey et l'autoroute A36. Le Conseil Général a demandé le 29 mars 2007 à l'Etat d'examiner une configuration de l'échangeur RN57/RDI permettant de desservir la commune d'Auxon-Dessus par la RD287. Le Grand Besançon appuie fortement cette demande du Conseil Général, car de cette configuration de l'échangeur dépend l'accès rapide de la commune d'Auxon-Dessus à la RN57.

II. Mise à 2 x 2 voies de la RN57, entre Devecey et l'A36, par l'Etat

La mise à 2 x 2 voies par l'Etat de la RN57 entre Devecey et l'A36 s'inscrit dans le projet de route express de la section Vesoul - Besançon - Remiremont, et plus globalement dans le cadre de l'aménagement de l'itinéraire européen E23 entre le Luxembourg et la Suisse. Il tend à répondre aux attentes fortes d'amélioration des déplacements et des conditions de sécurité sur les 6 km de cette section, empruntée tous les jours par plus de 20 000 véhicules. L'Etat est le maître d'ouvrage de cette opération.

Après l'annulation de la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) de 1992, les études ont été reprises afin d'élaborer un nouveau schéma d'aménagement global cohérent au Nord de Besançon. La RN 57, mais aussi les autres projets routiers, notamment la desserte de la future gare TGV, doivent s'inscrire dans ce schéma.

L'Etat a défini les principaux objectifs suivants pour cette opération :

- conforter l'itinéraire dans son rôle de réseau structurant national et inter-régional,
- améliorer les déplacements et développer de façon durable le territoire :
 - être compatible avec le développement local lié à la future gare TGV et maîtriser l'étalement urbain,
 - assurer la faisabilité économique de l'opération par un coût d'investissement raisonnable,
 - faciliter l'accès à la future gare TGV, à l'autoroute A 36 et à Besançon,
 - intégrer tous les modes de déplacement (transports en commun et modes "doux") à l'aménagement global du territoire.

- préserver l'environnement et le cadre de vie des habitants :
 - limiter les nuisances dues à la proximité d'une voie routière (bruit, pollution de l'air,...) constitue l'un des objectifs essentiels du projet,
 - écarter les circulations de transit, qui occasionnent des perturbations dans le cœur des villages,
 - valoriser la perception paysagère de l'entrée nord de l'agglomération,
 - préserver le milieu biologique (ressource en eau, corridors écologiques et massifs forestiers fragilisés).

Sur la base de ces grands objectifs, 5 scénarios ont été définis, à partir :

- des études réalisées,
- de la concertation organisée en 2005 et au cours du premier semestre 2006 avec les élus, les associations, les acteurs institutionnels et les organismes concernés.

Ces scénarios sont regroupés en 2 types de familles :

- la famille Est (scénarios 1 et 2) : (Cf. plans joints en annexe 2)
 - **Scénario 1** : Aménagement sur place sauf pour le hameau de Cayenne, dévié très légèrement vers l'Est.
 - **Scénario 2** : Aménagement sur place sauf pour le hameau de Cayenne dévié plus nettement vers l'Est.
- la famille Ouest (scénarios 3, 4 et 5) :
 - **Scénario 3** : Aménagement sur place sauf pour le hameau de Cayenne, dévié vers l'Ouest (tracé court).
 - **Scénario 4** : Déviation de Cayenne vers l'Ouest (tracé médian).
 - **Scénario 5** : Déviation de Cayenne vers l'Ouest (tracé long).

Toutes les propositions ont été soumises à la concertation publique au titre des articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'Urbanisme.

L'État, au vu des consultations entreprises en 2006, a souhaité préciser la solution qui lui semble la plus appropriée aux objectifs recherchés et au développement durable de ce secteur de l'agglomération. Il s'agit du scénario 2 pour la RN 57.

Pour l'État, le scénario 2 pour la RN 57 :

- favorise un développement mieux maîtrisé sur le long terme de tout le secteur concerné,
- est le plus compatible avec les schémas d'aménagement locaux (schéma de cohérence territoriale et schéma de desserte de la future gare TGV),
- propose une emprise réduite sur le foncier agricole.

Par rapport aux tracés Ouest, l'État précise que ce scénario présente comme avantages :

- un partage de l'impact de l'ensemble des projets d'infrastructure (LGV, RN, RD) par les différentes communes riveraines,
- des conséquences moins importantes sur la ressource en eau,
- une meilleure intégration dans l'environnement local,
- un parcours plus court et moins accidentogène,
- de moindres nuisances environnementales et paysagères.

Désormais, l'Etat est en cours de réalisation de l' APS réalisé sur la base du scénario 2 :

- passage à l'est de la RN57 actuelle, entre Cayenne et Châtillon,
- longueur de 6 km,
- pente maximum de 4,5% sur 1200 m,
- 7 ouvrages d'art : 5 passages inférieurs et 2 passages supérieurs,
- 3 échangeurs : échangeur nord au droit de la RDI08, échangeur avec la RDI pour l'accès à la gare TGV, échangeur sud au niveau de la ZAC de Valentin,
- rétablissements rue Léon Baud, qui relie Cayenne et Châtillon, RD5, par un contournement de Miserey-Salines le long de l'A36, chemin rural et desserte des riverains en partie le long du projet,
- protections acoustiques au niveau de Miserey-Salines et de Châtillon-le-Duc (murs, merlons, chaussées décalées, Cf. images en annexe 3),
- traitement hydraulique et passages à faune.

A la majorité, 2 voix contre, 2 abstentions, le Conseil de Communauté :

- **se prononce favorablement sur la variante n°5 du scénario n°3 bis du projet de réaménagement de la RDI par le Conseil Général du Doubs, dans le cadre de l'accès routier à la Gare TGV,**
- **appuie la demande du Conseil Général et de la commune d'Auxon-Dessus auprès de l'Etat pour un examen de configuration de l'échangeur RN57/RDI permettant un accès direct à la commune d'Auxon-Dessus par la RD287.**

Rapport adopté à l'unanimité :

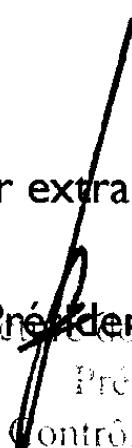
Pour : 84

Contre : 2

Abstentions : 2

A la majorité, 4 voix contre, 2 abstentions, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur le scénario n°2 de mise à 2 x 2 voies de la RN57 entre Devecey et l'A36 par l'Etat.

Pour extrait conforme,


Le Président de la Région Franche-Comté
Préfecture du Doubs
Contrôle de légalité DCTCJ



Reçu le 22 OCT. 2007

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 82

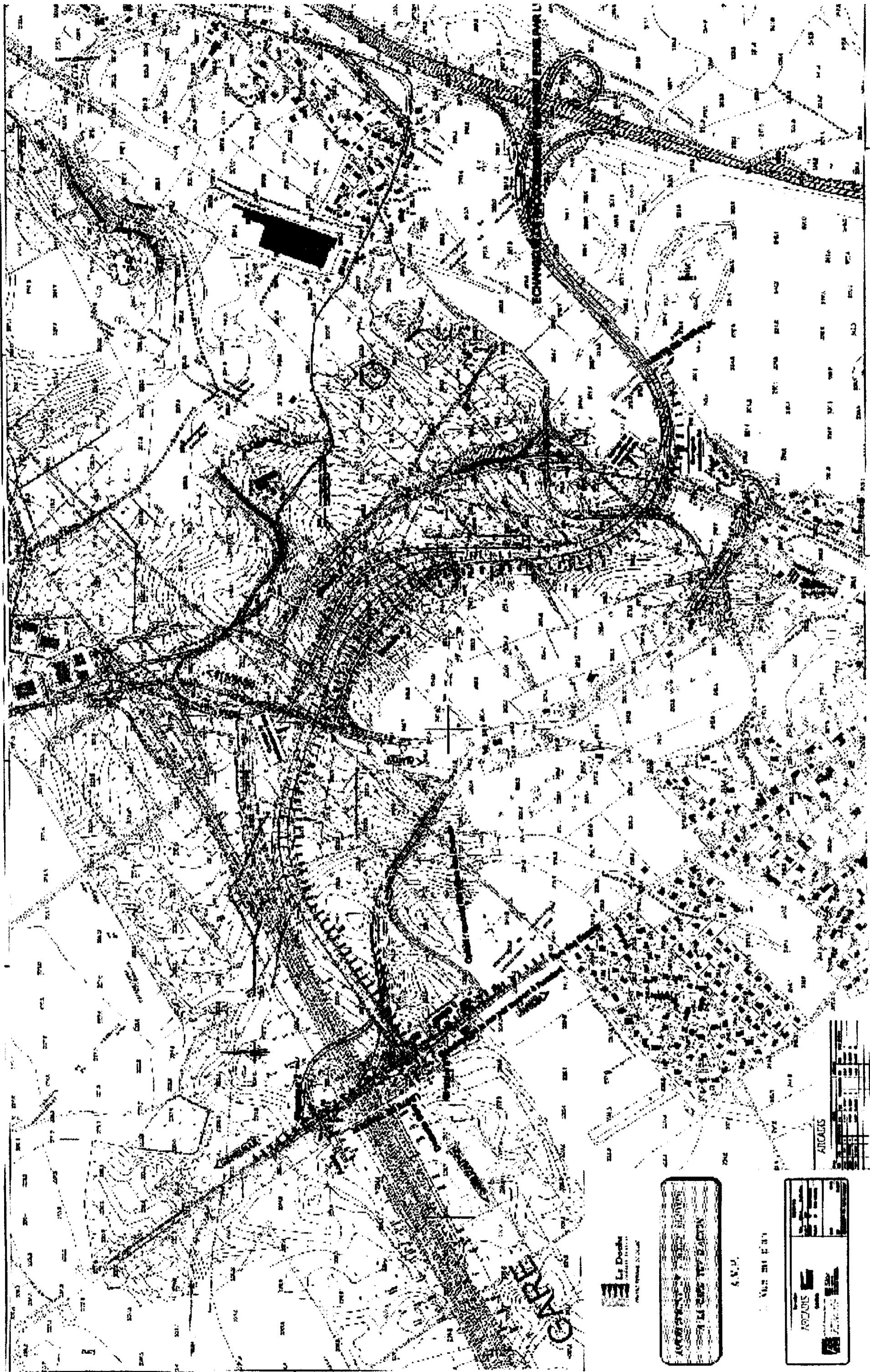
Contre : 4

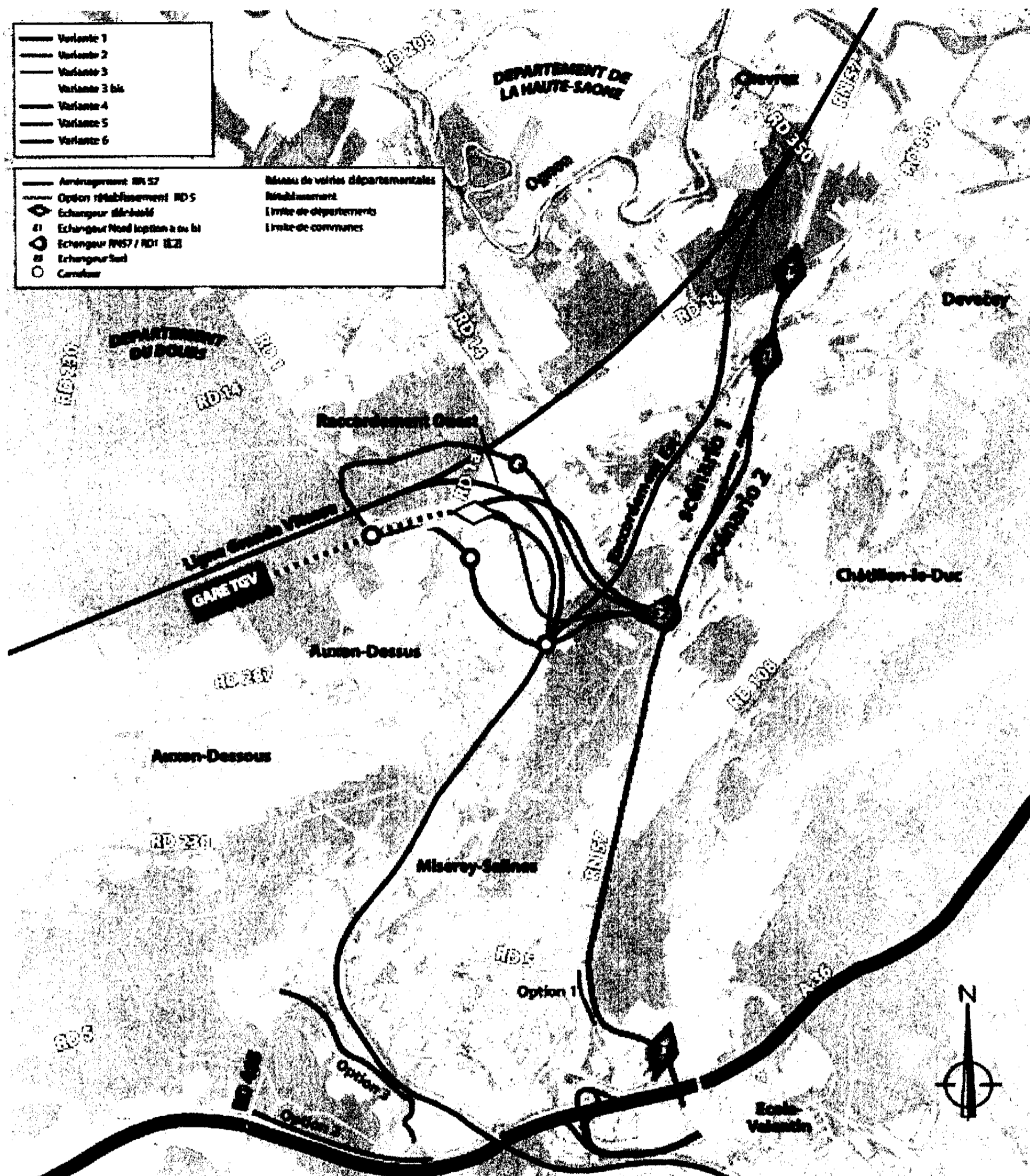
Abstentions : 2

ANNEXES :

1. Plan du projet d'aménagement de la RDI pour l'accès routier à la Gare TGV : Scénario n°3 bis, variante n°5,
2. Mise à 2 x 2 voies de la RN57 : Scénarios 1 et 2 (« Famille Est »),
3. Image (non contractuelle) du type de protections acoustiques pressentie au droit de Cayenne.

Plan du projet d'aménagement de la RD1 pour l'accès routier à la Gare TGV : Scénario n°3 bis, variante n°5





Scénario 2 Etat (Est)

Scénario 3 bis CG 25 : variante 3 + variante 3 bis

SCÉNARIO 2

Echelle 1/3000

