



RECU EN PREFECTURE

Le 01 juillet 2021

VIA DOTELEC - S2LOW

025-212500565-20210624-D00647010-DE

## EXTRAIT DU REGISTRE

### des Délibérations du Conseil Municipal

#### Séance du 24 juin 2021

Le Conseil Municipal, convoqué le 17 juin 2021, s'est réuni à la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Doubs (CCIT) pour partie en présentiel et pour partie en visio-conférence

Conseillers Municipaux en exercice : 55

Présidence de Mme Anne VIGNOT, Maire

**Étaient présents à la CCI :** Mme Elise AEBISCHER, Mme Frédérique BAEHR, M. Guillaume BAILLY (à compter de la question n° 11), Mme Anne BENEDETTO, M. Kévin BERTAGNOLI, Mme Pascale BILLEREY, M. Nicolas BODIN, M. François BOUSSO, Mme Nathalie BOUVET, Mme Claudine CAULET, Mme Aline CHASSAGNE, Mme Annaïck CHAUVET, Mme Julie CHETTOUH, M. Sébastien COUDRY, M. Laurent CROIZIER, M. Benoît CYPRIANI, M. Cyril DEVESA, Mme Marie ETEVENARD, M. Ludovic FAGAUT, Mme Sadia GHARET, M. Abdel GHEZALI, M. Olivier GRIMAITRE, Mme Valérie HALLER, M. Pierre-Charles HENRY, M. Damien HUGUET (jusqu'à la question n° 27 incluse), M. Jean-Emmanuel LAFARGE, Mme Marie LAMBERT, M. Aurélien LAROPPE, Mme Myriam LEMERCIER (à compter de la question n° 11), M. Christophe LIME, Mme Carine MICHEL, Mme Laurence MULOT, M. Maxime PIGNARD, M. Yannick POUJET, M. Anthony POULIN, Mme Françoise PRESSE, Mme Karima ROCHDI, M. Jean-Hugues ROUX, Mme Juliette SORLIN, M. Nathan SOURISSEAU, M. Gilles SPICHER (à compter de la question n° 9), M. André TERZO, Mme Anne VIGNOT, Mme Sylvie WANLIN, Mme Christine WERTHE, Mme Marie ZEHAF

**Étaient présents en visio-conférence :** Mme Fabienne BRAUCHLI, M. Philippe CREMER, Mme Lorine GAGLILOLO, Mme Marie-Thérèse MICHEL

**Secrétaire :** Mme Julie CHETTOUH

**Étaient absents :** M. Hasni ALEM, M. Jamal-Eddine LOUHKIAR, Mme Agnès MARTIN, M. Thierry PETAMENT, Mme Claude VARET

**Procurations de vote :** M. Hasni ALEM à Mme Anne BENEDETTO, M. Guillaume BAILLY à Mme Christine WERTHE (jusqu'à la question n° 10 incluse), Mme Fabienne BRAUCHLI à M. Benoît CYPRIANI, M. Philippe CREMER à M. Kévin BERTAGNOLI, Mme Lorine GAGLILOLO à M. François BOUSSO, M. Damien HUGUET à M. Cyril DEVESA (à compter de la question n° 28), Mme Myriam LEMERCIER à Mme Marie LAMBERT (jusqu'à la question n° 10 incluse), M. Jamal-Eddine LOUHKIAR à M. Maxime PIGNARD, Mme Agnès MARTIN à Mme Nathalie BOUVET, Mme Marie-Thérèse MICHEL à M. Anthony POULIN, M. Thierry PETAMENT à M. Ludovic FAGAUT, M. Gilles SPICHER à M. Olivier GRIMAITRE (jusqu'à la question n° 8 incluse), Mme Claude VARET à Mme Christine WERTHE.

**OBJET :** 58 - RN 57 : projet d'aménagement : Boulevards - Beure

Délibération n° 2021/006470

## RN 57 : projet d'aménagement : Boulevards Beure

**Rapporteur : M. Anthony POULIN, Adjoint**

	Date	Avis
Commission n° 2	14/06/2021	1 <sup>er</sup> vote : avis sur le projet : (7 contre - 5 favorable - 0 abstention) 2 <sup>ème</sup> vote : mandat à Mme la Maire pour demander à GBM de négocier des points d'amélioration (7 contre - 4 favorable - 1 abstention)

### I. Contexte

L'aménagement de la RN 57 dans sa traversée de la Ville de Besançon et de son agglomération est, comme la plupart des projets d'infrastructures routières de grande envergure, un projet ancien, réalisé par tronçons successifs sur une longue période. La RN57/E23 est un itinéraire identifié comme européen reliant le Luxembourg à l'Italie en passant par la Suisse.

### II. Présentation du projet

Contrairement aux deux tronçons réalisés précédemment (Montboucons en 2003, Mercureaux en 2011) qui contournaient peu ou prou l'urbanisation de la ville, la section entre les tours de l'Amitié et Beure, longue de 3,7 km, traverse 2 zones urbaines denses : le quartier de Planoise et ses 18 000 habitants mais également indirectement la commune de Beure via son prolongement par la RN83. Par ailleurs il assure la desserte d'équipements majeurs d'agglomération (Parc des expositions Micropolis, Polyclinique de Franche-Comté) et a un impact paysager potentiel important : franchissement du Doubs, collines de Planoise, Rosemont, Roche d'or, terres maraichères des Vallières. L'environnement de ce projet et son imbrication dans l'urbain nécessitent un regard appuyé sur l'aménagement à 2x2 voies proposé par la DREAL.

Le projet, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, a été travaillé en collaboration avec les collectivités locales et un préprogramme d'aménagement a commencé à être élaboré en 2014, y associant paysagistes et urbanistes.

A l'issue d'une première phase de concertation en 2017, le projet a été repris pour prendre en compte les très nombreuses remarques. C'est un projet profondément remanié qui a été à nouveau soumis à la concertation en 2019.

C'est cet aménagement qui est aujourd'hui proposé.

Il a été estimé à environ 130 M€ dans sa variante finale : 2x2 voies en intégralité, vitesse limitée à 70 km/h, réseau modes doux parallèle, dont des aménagements importants en faveur du vélo. Des modélisations de trafics ont été réalisées à l'aide d'enquêtes cordon, d'enquêtes « immatriculation » et de comptages automatiques permettant d'analyser l'utilisation actuelle de l'infrastructure et de mesurer les impacts potentiels du projet sur les trafics de la RN 57 et des voiries locales avoisinantes, selon les analyses des services de l'Etat.

### **III. Analyse du projet d'aménagement proposé par la DREAL**

Les analyses des modifications récentes des pratiques de déplacements, des évolutions potentielles de l'offre de mobilité du territoire ainsi que des attentes en matière d'environnement et de développement durable permettent d'apporter un éclairage nouveau sur ce projet d'envergure.

La réunion de présentation qui a été organisée par Grand Besançon Métropole le 4 mai dernier au Kursaal a permis de contextualiser le projet et d'exposer une série de problématiques directes ou incidentes, après le rappel de l'historique de son élaboration :

- Le positionnement du projet sur l'itinéraire Luxembourg Suisse.
- La sensibilité des problèmes de congestion de la circulation sur le secteur.
- La nature des flux de circulation, locaux et extra territoriaux, la part du transit et la circulation des poids lourds.
- Les éléments retravaillés pour réduire les nuisances et améliorer le projet initial.
- Le calendrier prévisionnel de l'enquête publique et la temporalité du projet.
- L'évolution du territoire en matière de flux, de modes de déplacement, les attentes en matière de logement, les nouveaux modes de travail, les phénomènes d'attraction identifiés par l'AUDAB.
- L'impact du projet en termes de biodiversité (surface concernée évaluée à 9,4 ha).
- Les évolutions du cadre législatif, la sensibilité environnementale actuelle, les contraintes à intégrer dans les futurs documents cadre de GBM, les engagements posés dans le PCAET.

Au-delà des positions de principe qui peuvent être exprimées par chacun, on peut s'accorder sur les évolutions apportées au projet d'aménagement de la RN57 dans sa version actuelle.

Les arguments apportés et les points favorables soulevés par la DREAL :

- Une réduction de la congestion routière aux heures de pointe et une amélioration de la sécurité de l'ensemble des usagers.
- Une réduction de l'exposition au bruit des riverains par des aménagements spécifiques.
- Des baisses significatives des trafics de shunt sur les réseaux viaires urbain et péri urbain.
- Une réelle prise en compte des transports en commun et des cycles.
- Le désenclavement du quartier des Vallières.
- Une meilleure gestion des eaux pluviales.

Pour autant le projet actuel laisse des questions ouvertes et devrait nécessiter des réponses complémentaires :

- Un plan de financement à ce jour non finalisé, alors que la volonté des instances de GBM a été de fixer sa participation à 25 % (à l'identique de la section des Mercureaux),
- Le non traitement de la problématique des trafics de transit des poids lourds, à réfléchir pour éviter un potentiel effet catalyseur (cf. situation de la RN 83).
- Une réponse insuffisamment satisfaisante à la fracture urbaine provoquée par le passage de la RN 57 entre Planoise et le reste de la ville avec des liens limités pour rattacher le quartier de Planoise au reste de la ville ( effet murs ) alors que c'est un sujet majeur du NPRU et une ambition initiale du tracé du tram.
- Un volet paysager qui est sous dimensionné par rapport aux sites traversés, d'autant plus pour une entrée de ville, alors que la politique d'attractivité du projet de territoire se veut qualitative.
- Des risques d'accélération et de développement de l'étalement urbain, avec un possible effet incitatif pour l'usage de la voiture particulière, rapportés aux objectifs des schémas cadre de GBM en cours d'élaboration (SCOT et PLUI).
- Une consommation d'espace possiblement à optimiser (on peut par exemple s'interroger sur la création d'une aire de contrôle des poids lourds sur cette section).
- Des précisions à solliciter sur les conditions de réalisation des travaux, pour en limiter les effets négatifs

#### **IV. Calendrier**

Dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet, les services de l'Etat en charge de ce dossier doivent mener une concertation inter services qui se traduit par une saisine officielle des services, de l'Etat et de ceux des collectivités locales, concernés par le projet.

Les termes de cette délibération permettront de formaliser l'avis de la collectivité qui sera transmis en juillet 2021.

Ensuite, pendant l'été 2021, le maître d'ouvrage doit consulter l'autorité environnementale sur le dossier de DUP. Puis viendra le lancement de l'enquête publique relative à la DUP à l'automne.

Le financement de ce projet doit faire l'objet de discussions entre partenaires pour son inscription au prochain Contrat de Plan Etat Région 2023 - 2027, après le renouvellement des instances régionales en juin.

Ces négociations devraient démarrer dans le deuxième semestre 2021. Un démarrage possible des travaux est annoncé pour 2024 par le maître d'ouvrage, hors incertitudes administratives, techniques et financières, à lever d'ici là.

#### **V. Proposition d'avis de la collectivité**

Les présentations et débats autour du projet ont mis en lumière les évolutions positives du projet ces dernières années mais aussi la nécessité de traiter la section tours de l'amitié-Beure sur la RN57.

Par contre, est apparu également la nécessaire levée d'un certain nombre de réserves pour permettre d'aboutir à un projet acceptable pour notre ville.

**Il est donc proposé de se prononcer sur le projet et donner mandat à Mme la Maire pour demander à Grand Besançon Métropole de négocier un plan de financement avec une participation de GBM à 25 % maximum.**

**La négociation portera également sur les points d'amélioration du projet listés ci-dessous, en associant les élus et services de la Ville sur les thématiques relevant de leurs compétences :**

- Recherche d'une réponse améliorée pour limiter la fracture urbaine provoquée par le passage de la RN 57 entre le quartier de Planoise et le reste de la ville. L'avis favorable de la Ville de Besançon à la mise à 2 X 2 voies du tronçon entre Beure et Micropolis est conditionné au respect des engagements pris par la DREAL concernant les nuisances sonores pour les habitants du quartier de Planoise (Besançon) ; il est demandé que des mesures soient faites après travaux afin que les limites définies par le projet soient conformes aux engagements, et que dans le cas contraire, le nécessaire soit fait pour que ces engagements soient tenus.
- Recherche d'une solution pérenne de report des trafics de transit des poids lourds sur l'autoroute à négocier avec l'Etat.
- Nécessité que le projet comprenne un volet paysager en rapport avec les sites traversés, prenant en compte la notion d'entrée de ville et un dimensionnement plus adapté de l'infrastructure.
- Recherche d'une consommation d'espace à optimiser, s'agissant des terres héritées d'une activité maraîchère.
- Réflexion pour limiter les risques d'accélération des flux et d'étalement urbain au-delà du territoire de GBM, en lien avec l'élaboration du SCOT et du PLUI.
- Précisions sur les termes de réalisation des travaux, le calendrier et l'ensemble des aménagements à mettre en place par le maître d'ouvrage pour limiter les nuisances directes (sur le site et à proximité) et indirectes (notamment sur les itinéraires de déviation, substitution et shunts spontanés) pendant cette période.

**Ce cadre de négociation vise à améliorer le projet après la prise de position du Conseil Municipal du 24 juin 2021 ; il n'est pas de nature à remettre en cause l'avis du Conseil.**



**A la majorité des suffrages exprimés (26 pour, 21 contre, 8 abstentions), le Conseil Municipal exprime un avis positif sur le projet.**

*Proposition adoptée à la majorité*

*Pour : 26*

*Contre : 21*

*Abstentions : 8*

*Ne prennent pas part au vote : 0*

**A la majorité des suffrages exprimés (19 pour, 4 contre, 32 abstentions), le Conseil Municipal donne mandat à Mme la Maire pour demander à Grand Besançon Métropole de négocier les points d'amélioration dans le cadre fixé ci-dessus, en associant les élus et services de la Ville sur les thématiques relevant de leurs compétences.**

*Proposition adoptée à la majorité*

*Pour : 19*

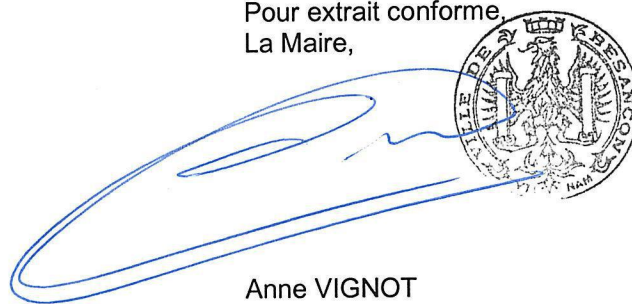
*Contre : 4*

*Abstentions : 32*

*Ne prennent pas part au vote : 0*

Pour extrait conforme,

La Maire,

The image shows a handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Anne VIGNOT'. To the right of the signature is the official seal of the City of Besançon. The seal is circular and contains the text 'VILLE DE BESANCON' around the top and '1775' at the bottom. In the center of the seal is a coat of arms featuring a crown on top, a shield with a cross, and two lions on either side.

Anne VIGNOT