



La RN 57 : de Saint Ferjeux à Beure, le tronçon tant attendu

« Intégrer le contournement dans la ville » : la formule est osée (limite oxymore), comment l'appliquer ?

À l'est de Planoise, nous sommes bien placés pour voir chaque jour voitures et camions au ralenti, pare-chocs contre pare-chocs aux heures de pointe. Une seule voie récupérant une grosse part des véhicules provenant de 4 voies (2 « rocade » et 2 « boulevard »), ça s'appelle un goulot d'étranglement, ça gêne beaucoup les usagers et ça pollue considérablement.

Une leur d'espoir... pour 2025 ?

Lancées en 2011, les études ont abouti, après arbitrage entre plusieurs propositions, à un projet présenté le 9 novembre à Micropolis, pendant les 40 jours de concertation publique. Suivra l'enquête d'utilité publique... en 2019 pour aboutir, si tout va bien, au lancement des travaux en 2021 (aucune date n'est avancée pour leur achèvement). C'est l'État qui est maître d'ouvrage.

Les problèmes à résoudre et les réponses proposées

- Rendre plus fluides et plus sûrs les échanges entre la RN 57 et la rue de Dole en aménageant l'échangeur actuel
- Permettre un accès plus aisé à Micropolis depuis l'échangeur de Planoise, en particulier au moyen d'une trémie : la route passe sous une dalle de couverture et sur cette dalle peuvent traverser voitures et autres véhicules.

- Désenclaver la Polyclinique et son quartier, en permettant la sortie, vers la jardinerie, direction Beure. Une sortie dans l'autre direction est moins certaine.
- Assurer la desserte de Port Douvot par les camions citernes sans traverser l'habitat.
- Un nouveau pont pour franchir le Doubs (rien à voir avec les piles de pont en attente, anciennes et inadaptées - elles ne serviront jamais).
- On n'oublie pas les « modes doux » : un passage sous la rue de Dole près de l'échangeur dit de Saint Ferjeux, une « liaison douce continue le long de la RN 57 », indépendante des chaussées pour voitures, et une voie spécifique sur le pont routier, avec accès à la vélo-route. On pédalera ou marchera tout de même bien près des pots d'échappement... Ce projet est présenté à l'assistance comme « le meilleur possible ». Des questions dans l'assistance, entre autres sur le bruit, quand on habite en face de Micropolis. Réponse : pas la place de faire un merlon (butte de terre) donc peut-être un mur anti-bruit, ou des enrobés atténuant le frottement des

pneus (50% du bruit) ou... des protections sur les façades. Et l'anarchie du stationnement autour de Micropolis ? Le projet devrait permettre de créer de nouveaux parkings, Micropolis a des projets du côté de la rue du Dr Mouras... À propos des poids lourds : plus de « dortoir » le long de la route. Beaucoup demandent que ces camions empruntent de préférence l'autoroute... Dans la foulée, ce sont en fait tous les déplacements à l'ouest de Besançon qu'il faudrait étudier, et ne pas supprimer la gare de Franois ! Quelques voix parlent de paysages, de collines, de surfaces imperméabilisées et de biodiversité... Une affaire qui reste à suivre, puisque ce n'est malgré tout, nous a-t-on dit, qu'un avant-projet.

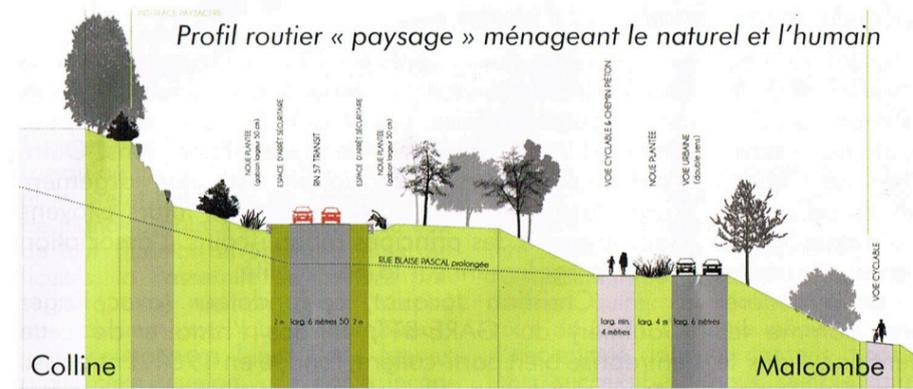
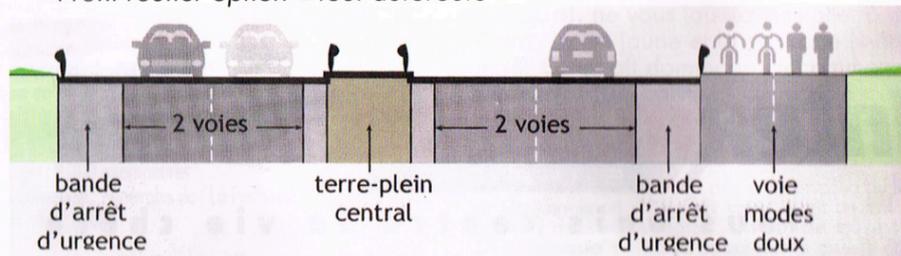
Mêmes objectifs, autre projet

Le 14 novembre à la brasserie de l'Espace, la Maison de l'Architecture organisait un « café Urba » où Benoit Rauch, urbaniste, et Fanny Cassani, paysagiste, reprenaient la genèse du projet et présentaient leur travail - réflexion et propositions - sur ce même tronçon de la RN 57.

Mêmes principes de départ

À noter que, dès 2013, toutes les parties concernées se sont impliquées dans une réflexion commune. En trois mois un programme a été élaboré et validé. Quatre « services » pour les besoins du territoire : paysager, environnemental, circulaire et urbain, déclinés en 38 objectifs. La route doit accompagner le paysage - la ville, les collines, la rivière. Elle traverse un corridor écologique et doit prendre en compte les vergers en pied de colline, les zones humides, les berges du Doubs. Il faut par ailleurs concilier fluidité et nuisances sonores : en fait, on a moins de nuisances et plus de fluidité à vitesse modérée - 60/70 kmh. Côté circulation et urbanisme, tenir compte à la fois des convois exceptionnels - et de la possible récupération de matières dangereuses, des différents modes de déplacement - penser au multimodal, favoriser les transports collectifs, désenclaver « le fond de Planoise », ne pas faire une trop grande fixation sur Micropolis et le stationnement : la structure doit pouvoir se développer in situ et on peut plutôt envisager de fréquentes navettes depuis des parkings extérieurs.

Profil routier option « tout autoroute »



Réflexion et propositions : la solution proposée

Cette voie cumule deux usages : sur cette liaison Luxembourg/Lausanne, trafic routier de la voie de contournement - c'est l'affaire de l'État, et boulevard urbain - à traiter par la Ville, plus compétente.

L'option retenue ici est de séparer ces deux flux et de dissocier le transit et la desserte locale, qui sont d'importance égale.

Cette proposition opte pour des surfaces imperméabilisées moins importantes et plus éclatées, et permet de respecter la trame verte et bleue en protégeant le mieux possible les milieux naturels. Elle recrée un « maillage urbain » en ouvrant des voies condam-

nées par des aménagements successifs : rue des Flandres, et surtout Polyclinique-lycées-théâtre en créant une liaison vers la Grette. Elle favorise ainsi la communication de voisinage entre quartiers, hors autoroute.

Quelles pistes de réflexion pour l'usager planoisien ?

La formule « tout autoroute » accentue la coupure entre Planoise et la Ville centre. À Planoise, on avait déjà mal vécu le « mur » supportant la route, même s'il a été ensuite percé pour le tram. Cette formule ne se prête pas bien aux transports en commun et à leurs besoins - or les Planoisiens les utilisent beaucoup... quand ils le peuvent et quand ils circulent bien. Une telle route est infran-

chissable pour les animaux comme pour les humains à pied et on a oublié la « trame verte et bleue ». Le parti choisi par B. Rauch et F. Cassani est d'anticiper sur le développement de transports moins polluants et l'évolution des usages, déjà bien amorcée (co-voiturage etc.). Une autoroute urbaine, qui ne sera achevée au mieux que dans 6 à 10 ans, risque d'être vite dépassée et considérée comme une carcasse encombrante. Et de citer l'urbaniste Jean-Marc Offner : « Une rocade n'est pas qu'un tuyau, elle espère ré-enchanter ses territoires si tant est que ces derniers le souhaitent ». Alors, on contourne ou on intègre ? Ni l'un ni l'autre dans la première hypothèse, un effort d'intégration dans la seconde... On peut supposer que Nicolas Hulot, ministre concerné pourtant, n'aimerait guère le « tout autoroute », mais qu'en pensent les Planoisiens ? Quels objectifs (il y en avait 38...) veulent-ils privilégier ? Entre les flots de véhicules d'aujourd'hui et les nécessités du plan climat... bonne réflexion avant de participer - ce sera un devoir - à l'enquête d'utilité publique !

Joëlle Cailleaux

Néolia
Groupe ActionLogement

j'achète [ancien] à PRIX MALIN

BESANÇON

≡ Avenue d'Île de France
≡ Rue du Luxembourg

Appartements à partir de

54 000€*

≡ Tarifs en dessous des prix du marché

≡ Taxe foncière offerte la 1^{ère} année

≡ Accompagnement sur-mesure

≡ Conseils en financement gratuit

tél. 03 81 98 61 57

proxmalinsneolia@neolia.fr

www.neolia.fr

Nous vous souhaitons de bonnes fêtes !

* Hors frais d'acte et d'enregistrement, conseil en financement effectué via notre partenaire Action Logement. Textes et illustrations non contractuels. Crédit photo : Néolia et freepik. Néolia communication septembre 2017.