

contournement de **BESANÇON**

lettre d'information,
mars 2003

la voie des Montboucons



Les 6 kilomètres de la voie nouvelle des Montboucons seront mis en service en septembre 2003 (après deux mises en service partielles à partir du mois de mai).

Dès son ouverture, cette 2x2 voies moderne avec terre-plein central permettra d'écouler un trafic d'environ 25 000 véhicules/jour. Ce trafic concernera le "grand transit" et une partie du trafic interne à l'agglomération.

La route départementale n° 75 devrait connaître une baisse de circulation significative ainsi que les deux boulevards Kennedy et Churchill. De nombreux échangeurs et franchissements assureront, sans effet de coupure importante, les liaisons entre le centre de l'agglomération et les quartiers périphé-

riques. Ils favoriseront aussi une bonne irrigation de la partie ouest de la ville.

Le "parc relais" de Témis et cette zone d'activité seront desservis par un échangeur qui favorisera ainsi l'usage des transports en commun de Ginko.

Fluidité, fonctionnalité mais aussi sécurité doivent être les caractéristiques de cette rocade dont la vitesse sera limitée à 90 km/h en section courante avec cependant des zones à 70 et 50 km/h.

Nous serons particulièrement attentifs à vos observations en tant qu'usagers de la voie des Montboucons.

En ce qui concerne la voie des Mercureaux, les travaux du tunnel du Bois de Peu (d'une

longueur de 550 m) débiteront à l'automne pour un montant d'environ 38 millions d'euros, notre prochaine lettre vous présentera ce grand chantier.

Par ailleurs, les études de la rocade nord-est se poursuivent avec les élus et les services de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon afin d'en définir les fonctions et les principales caractéristiques géométriques.

Mi-juin, une journée "Rocade ouverte au public" vous permettra de découvrir la voie des Montboucons avant sa mise en circulation. Nous vous tiendrons informés par voie de presse.

Michel Phelep, directeur régional
et départemental de l'Équipement du Doubs



édito

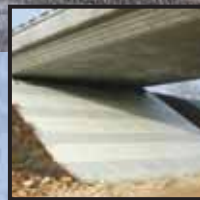
Le défi de la rocade : réconcilier la route et la qualité de vie



pont de l'amitié/pont SNCF

Qualité architecturale des ouvrages d'art

“Signature de la nouvelle rocade, les ouvrages d'art ont été conçus dans un souci d'harmonie et rappellent l'allure du Vieux Besançon par la couleur "pierre" de leur parement. Le cabinet lyonnais d'architecture Strates a su allier l'aspect massif des piles centrales et des culées* à des moulures finement ouvragées. Les tons bleus prédominent en référence à la pierre des anciennes carrières de Chailluz, dites "bleu de Lignières".”



Respect de la qualité de vie

Le mur des Tilleroyes
Monumental, ce mur de 250m de long protégera efficacement **du bruit** les riverains du quartier. Sa conception originale et soignée exprime la volonté forte des concepteurs de mettre en scène les vues les plus remarquables du paysage bisontin tout en occultant les détails les plus ingrats.



Le mur de la Bouloie
Peut-être votre regard a-t-il été attiré par la couleur inhabituelle du mur d'enceinte du château de la Bouloie... Ce mur, démolé pour les nécessités du chantier a été reconstruit à l'identique côté château et recouvert d'un **parement anti-bruit** destiné à absorber la réflexion des nuisances sonores du trafic et à en protéger la cité universitaire. Le bleu qui le caractérise respecte ainsi l'harmonie des tons déjà utilisés sur le reste de la Rocade



L'échangeur de St-Claude
Le mur de soutènement, particulièrement soigné du point de vue architectural, à hauteur de l'échangeur de St-Claude, supportera une piste cyclable.

le point de vue de l'architecte et du paysagiste



Hervé Vadon

“Une approche résolument urbaine”



Didier Courtemanche

C'est en 1996 que l'architecte Hervé Vadon (cabinet Strates) et le paysagiste Didier Courtemanche ont commencé à plancher sur le projet. Pour eux cette voie de contournement devait aussi s'intégrer dans le tissu urbain.

“Nous sommes partis de l'idée que cette voie serait visible des citadins et proche d'eux. Elle comporte 7 points d'échange avec la ville sur un peu plus de 7 km, c'est très rare sur ce type d'ouvrage. Cela démontre la volonté d'intégration et de fonctionnalité du projet de la rocade de Besançon.

Nous avons donc développé une approche de proximité où même le piéton se sent bien. Le terre-plein central d'une largeur inhabituelle de 14 mètres permettra la plantation d'une double rangée d'arbres. On crée donc un espace et non une séparation. De plus, le procédé respecte toutes les normes de sécurité et sera facile à entretenir, ceci dans une optique de développement durable

(tout comme les coquelicots!)...” explique Didier Courtemanche.

“C'est la même démarche qui m'a amené à concevoir les murs pleins des corniches – souligne Hervé Vadon – ils donnent une grande impression de sécurité aux piétons. Il fallait également que la rocade s'intègre bien avec le caractère particulier de la cité.

L'idée était d'allier l'aspect massif des fortifications de Vauban et le raffinement propre aux ouvrages d'art urbains.

Les techniques modernes -utilisation de béton préfabriqué traité avec une peinture lazure anti-graffitis – et la récurrence des tons bleus qui rappellent la couleur des calcaires utilisés dans la vieille ville, ont permis cette harmonie.”

Pour ces deux professionnels, la bonne définition de ce projet aura été essentielle car outre l'aspect fonctionnel de la rocade, c'est véritablement l'image de la ville qui était en jeu.

*cf lexique en dernière page

La dernière étape...

2003, l'année de l'ouverture

en août

Ouverture de la section allant du Bd Kennedy à l'échangeur de Château-Galland (route de Gray). Les travaux de raccordement sur le Bd Kennedy auront lieu principalement pendant les vacances scolaires d'hiver et de printemps afin de gêner le moins possible la circulation.



250 mètres

Planoise

Dole RN 73

voie SNCF

Micropolis

Le Saunier RN 83

Les Tilleroyes

ZI des Tilleroyes

ZI de Trépillot

la Bouloie

Les Montboucons

Les Gravieres Blancs

centre ville

vers A36 Vesoul - Nancy RN 57



fin avril

Mise en service complète de l'anneau du giratoire de St Claude et de la section RD75/St Claude à 2x1 voies (sens Vesoul/Besançon) : chaussée haute, sens Besançon/Vesoul : chaussée basse) jusqu'à École-Valestin.

début juin

Mise en service des chaussées hautes et basses à 2x2 voies.

en septembre

Ouverture du dernier tronçon entre Château-Galland et St Claude.

Mise en service complète de la rocade des Montboucons en septembre 2003.

Un chantier en pleine activité

Côté chantier, la réalisation la plus spectaculaire de l'année est, bien sûr, l'achèvement des couches d'enrobés* qui donneront son aspect si net à la rocade.

Mais avant d'en arriver là, que de travaux préalables !

Après l'exécution du collecteur d'assainissement* de la Ville, qui a nécessité l'ouverture de fouilles jusqu'à 10 m de profondeur sous la plate-forme de terrassement, il faut remblayer les excavations, puis creuser les tranchées qui abritent les gaines d'exploitation*, les canalisations et les drains routiers*, ainsi qu'une conduite d'alimentation en eau potable. Certaines tranchées, malgré leur petite taille, nécessitent un minage en règle tant le calcaire est dur.

Puis vient le tour de la couche de forme* en granulats provenant de carrières locales ou parfois du concassage des roches extraites du site.

Enfin, seulement on peut "tirer"* les couches d'enrobés. Au même moment, les glissières béton sont coulées tandis que les poseurs de signalisation et les planteurs d'arbres s'activent tout autour...

Tous les corps de métier sont en action !

Pour limiter la gêne occasionnée aux riverains par la mise en service des diffuseurs, un phasage précis de la réalisation des rétablissements a été nécessaire.



Un prompt rétablissement !

le point de vue d'un contrôleur



“ sur le terrain... ”

Contrôleur des Travaux Publics de l'État, Philippe Jannin, travaille sur la section qui va du raccordement au boulevard Kennedy jusqu'à celui du chemin de l'Épitaphe.

CdB : Quel est votre rôle ?

PJ : Le maître d'ouvrage étant l'État, la DDE agit en tant que maître d'œuvre. Mon rôle consiste donc à surveiller l'avancement physique et financier du chantier, à vérifier que les travaux se font dans les règles de l'art et à faire la constatation des travaux.

CdB : Qui sont vos principaux interlocuteurs ?

PJ : C'est actuellement le groupement des deux entreprises locales STD et Bonnefoy qui a obtenu le marché "chaussées" pour cette section. Elles-mêmes travaillant avec de nombreux sous-traitants suivant les tâches à réaliser.

CdB : Avez-vous rencontré des difficultés particulières ?

PJ : Les difficultés sont derrière nous... Rien à voir avec mon expérience de 1999 sur le pont de l'Amitié/pont SNCF où le sol karstique était de tellement mauvaise qualité qu'il a fallu revoir complètement les fondations et les renforcer avec plusieurs dizaines de micro-pieux.

Par contre, les raccordements aux boulevards nécessitent un phasage très précis et un respect impératif des délais afin de gêner le moins possible les usagers dans une zone où le trafic est très dense. Ce n'est pas simple, compte tenu notamment des aléas climatiques.

CdB : Qu'est-ce qui vous a particulièrement intéressé sur ce chantier ?

PJ : L'intérêt de ce chantier c'est de pouvoir contrôler l'opération de A à Z... En fait, il y a plusieurs chantiers dans le chantier, nous en suivons toutes les étapes et voyons le projet prendre forme progressivement. Dans mes expériences précédentes, il s'agissait souvent d'un ouvrage particulier à réaliser comme le viaduc de Quingey par exemple.

CdB : Des souhaits après une telle expérience ?

PJ : Tous les chantiers ont leur intérêt mais travailler sur le viaduc de la voie des Mercureaux serait l'un de mes souhaits les plus chers !

*cf lexique en dernière page

La grande histoire...



Mais il faudra attendre **1993** pour que le tracé avec ses sept échangeurs soit présenté aux bisontins lors d'une vaste enquête publique. **Enfin 1995** un décret ministériel prononce la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Octobre 1996, les travaux débutent par la construction du diffuseur de Planoise qui sera ouvert à la circulation en **août 1998**.

En novembre 1998, lancement des travaux de l'échangeur de Château-Galland, premier ouvrage de la voie des Montboucons.

Durant l'été 1999, les entreprises retenues démarrent les terrassements généraux, qu'ils poursuivront **jusqu'en 2001**.

L'année 2000 verra le début des travaux du collecteur d'assainissement* de la Ville. Ses dimensions (3,50 mètres de haut, 2,50 mètres de large, plus de 4 kilomètres de long) qui en font un ouvrage unique en son genre, ont nécessité des terrassements gigantesques. Ensuite viendront les travaux paysagers et les plantations. Tous les ouvrages d'art sont alors en chantier.

Novembre 2000, fin du rétablissement de la voie ferrée Dole-Belfort sans que les travaux n'aient occasionné la moindre interruption de trafic.

Les chaussées sont commencées **au cours de l'été 2002**. Année qui voit également la mise en service par demi-chaussée de la section allant de St-Claude à Valentin et celle du rond-point de Château-Galland.

2003, enfin, année des finitions : chaussées, équipements, signalisation, éclairage, etc. et mise en service progressive et complète pour septembre.

Arrêts sur images...



"Découverte inattendue..."



"La rocade côté jardin"



"La construction du collecteur..."



"A l'abri dans mon karst"



"La rocade en nocturne"



"... Un ouvrage exceptionnel"

financement



27,5 %



24 %



24 %



24,5 %

Pour nous contacter :

direction départementale de l'Équipement du Doubs

service communication : Alix Dumont St Priest, 03 81 65 62 15

service grands travaux : Cédric Sauviat, 03 81 65 69 76

petit lexique *

culée : mur supportant l'extrémité d'un pont.
 enrobés : mélange de granulats et de bitume.
 tirer les enrobés : répandre les enrobés de manière uniforme.
 collecteur d'assainissement : canalisation servant à capter les eaux usées et pluviales.
 gaines d'exploitation : tuyaux en plastique pour le passage de câbles électriques.

drains routiers : canalisations destinées à recueillir et évacuer les eaux de pluies.
 couche de forme : première couche de la structure de chaussée.
 zone karstique : zone de vides créée dans un massif calcaire par l'action dissolvante de l'eau.
 Clouage de parois : renforcement de parois rocheuses par injection de béton et pose d'armatures métalliques.

Du côté de la voie des Mercureaux...

C'est en novembre 2003 que commenceront les travaux du tunnel du Bois de Peu.

La consultation des entreprises qui réaliseront les premiers travaux du tunnel est en cours. La première étape consistera à conforter les "têtes de tunnel". Il s'agit d'un clouage* dense des parois rocheuses, qui durera une quinzaine de mois.

Cela permettra de stabiliser les versants et de préparer ainsi "l'attaque" de la section courante. Le percement proprement dit pourra alors commencer dans un environnement consolidé et sain.

Cependant, il faut noter que la tête de tunnel côté Doubs n'a pas seulement une fonction technique : son architecte, **Charles Lavigne** a résolument voulu en faire la porte d'entrée du vallon des Mercureaux.

Grâce à la réalisation en 2002 du pont franchissant le ruisseau des Mercureaux, les entreprises pourront facilement accéder au site des travaux sans emprunter les voies communales et départementales. Mais, comme le précise

Christophe Huot-Marchand, un des techniciens de l'Équipement en charge du projet, les travaux seront encore longs !

"La réalisation des tubes s'étalera sur 18 mois au total (creusement, revêtement et étanchéité). Nous lancerons ensuite la construction d'un viaduc de 330 mètres de long côté Doubs et enfin la réalisation des impressionnants murs d'une quinzaine de mètres de haut qui soutiendront la route à flanc de coteau."



simulation informatique des têtes de tunnel (côté Doubs)

Christophe Huot-Marchand