



Ø Cette section du contournement se distingue par de forts enjeux :

- **aménagement des voies existantes** avec maintien des trafics pendant les travaux,
- **trafic très dense** : 90 000 véhicules/jour sur l'ensemble rocade et rue de Dole,
- **passage dans un milieu urbanisé dense** (Planoise) et à protéger (piétons, bruit),
- **proximité du parc des expositions**, avec des stationnements et des accès à développer et à sécuriser.

Une tranchée couverte avait été prévue et programmée dans le contrat de plan État/Région 2000-2006.

Pourtant en 2004 une étude d'urbanisme* du quartier de Planoise, fruit d'une réflexion

commune entre l'État et les collectivités locales, a permis de démontrer que cette tranchée couverte ne répondait plus aux principaux programmes d'aménagement de ce secteur et ne garantissait pas la continuité de l'activité du parc des expositions pendant les travaux (au moins 3 ans).

Une solution alternative a alors été proposée, dont les grands principes permettent de mieux répondre aux enjeux de ce secteur :

- **mise en place d'une liaison forte** entre le nord de Planoise et la rue de Dole,
- **création de zones de stationnement** pour Micropolis

et les parc relais voiture/transports en commun,

- **création d'un parvis** devant le parc des expositions,
- **sécurisation** de ses accès,
- **protection contre le bruit**

Cette solution permet, de plus, de réduire le coût de l'aménagement d'environ 30 %.

Le prochain comité de pilotage*, prévu en octobre 2005, devrait donner les nouvelles orientations du projet.

* réalisée par Valérie Chartier (architecte-urbaniste), Eric François (paysagiste) et le bureau d'études Transitec (trafics et déplacements).

* l'état, le conseil régional, le conseil général, la communauté d'agglomération du Grand Besançon, la ville de Besançon, le syndicat mixte de Micropolis, et l'agence d'urbanisme.



Ø Les études pour l'aménagement de la RN57 au nord de Besançon sont relancées.

Cet aménagement routier, situé entre l'autoroute A36 et la Haute-Saône, avait fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en 1992, qui a été annulée en justice en janvier 2004.

Le périmètre d'études a alors été élargi pour prendre en compte un contexte ayant évolué avec :

- des nouveaux textes en matière de protection de l'environnement,
- la DUP de 2002 concernant le TGV Rhin/Rhône, avec la création de la gare d'Auxon,
- différentes études d'aménagement en cours sur le secteur, notamment le SCOT*, et le schéma d'aménagement routier départemental,
- la DUP de 2002 pour le classement en voie express de la RN57,

* schéma de cohérence territoriale

L'opération vise différents objectifs :

- faciliter l'accès à Besançon, à Vesoul, à la future gare TGV d'Auxon, à l'autoroute A36, et aux différentes zones commerciales,
- permettre un aménagement harmonieux, préservant le cadre de vie des riverains et l'environnement,
- intégrer tous les modes de déplacements, des cycles aux transports en commun.

Cette nouvelle déclaration d'utilité publique est attendue pour 2007.

Pour réaliser ces études, l'État a élaboré des cahiers des charges en 2004, et a fait appel à des bureaux d'études pluridisciplinaires.

Dans un souci de dialogue et de concertation, un comité de suivi, qui comprend des élus,



des services de l'État et des associations concernées a été mis en place.

Ce comité est appelé à émettre ses observations et des propositions tout au long du processus des études.

La 3ème réunion de ce comité de suivi est programmée en octobre pour la présentation et la comparaison des scénarios des tracés.

Visite du chantier des Mercureaux

Dans le cadre des journées nationales "Chantiers ouverts au public", la DDE du Doubs vous propose de découvrir le percement des tunnels, ainsi que de nombreux stands : sécurité routière, découvertes des métiers des travaux publics, etc.

**le samedi
24 septembre 2005
de 10h à 18h**

L'accès au site et l'accueil du public se fera depuis la RN 83 à Beure derrière les établissements Simonin.

Plus d'info sur : www.contournement-besancon.com



"Une découverte grandeur nature !"



contournement de **BESANÇON**

www.contournement-besancon.com

lettre d'information
septembre 2005 **N°4**

Ayant succédé à Michel Phelep fin avril 2005, je découvre une région dynamique et riche en projets importants dans lesquels la DDE est fortement impliquée.

Les différents dossiers routiers du contournement de Besançon en sont de bons exemples et la présente lettre a pour objectif de vous présenter leur état d'avancement.

Le chantier du tunnel du Bois de Peu est en pleine activité. Le creusement a débuté effectivement le 11 juillet à partir de la tête Doubs, et son achèvement est attendu pour août 2006. Le revêtement intérieur sera terminé en avril 2007. En parallèle, courant 2006, des travaux préparatoires et le début de la construction d'un viaduc situé en aval du tunnel du Bois de Peu sont prévus.

Les études de la section Boulevard / Planoise avancent et le prochain comité de pilotage, prévu en octobre, doit valider les principes d'aménagement de cette section.

Les études de la section entre l'autoroute A36 et Devecey sont relancées suite à l'annulation de la déclaration d'utilité publique de 1992. Les études sont menées dans un souci de dialogue et de concertation le plus large possible avec l'objectif de lancer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique fin 2006.

L'État a la volonté de faire avancer ces dossiers importants, en concertation avec l'ensemble de ses partenaires.

éditorial



Le directeur régional et départemental de l'Équipement
Eric Sesboüé



**A NE PAS MANQUER !
CHANTIER OUVERT
AU PUBLIC**

**LE SAMEDI 24
SEPTEMBRE 2005**

(VOIR DETAILS AU VERSO)



Travaux en cours : le percement du tunnel du Bois de Peu

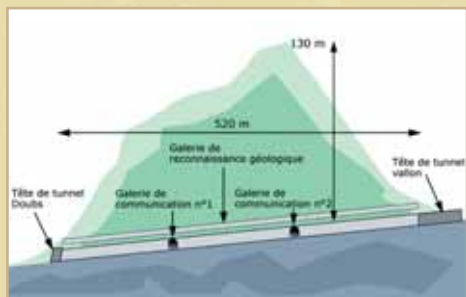
Les têtes de tunnel



→ Leur réalisation a été confiée au groupement d'entreprises Solétanche Bachy/RTS pour un montant de 14,7 M€.

→ Le chantier de la tête Doubs est terminé depuis fin mars 2005. Celui de la tête Vallon s'achèvera fin 2005.

Les tubes du tunnel



→ Le groupement d'entreprises Campenon Bernard TP, Spie Batignolles & Chantiers Modernes a été retenu pour la réalisation du creusement, du soutènement et du revêtement de la section courante en souterrain pour 31 M€.

→ Le creusement a débuté en juillet à partir de la tête Doubs, jusqu'en août 2006. Le revêtement intérieur sera terminé en avril 2007.

Organisation du chantier



→ Les tubes du tunnel sont percés à l'explosif avec une progression journalière de 1 à 4 mètres en fonction des types de terrains rencontrés et suivant des cycles définis :

- 1^{ère} phase : minage,
- 2^{ème} phase : évacuation des matériaux,
- 3^{ème} phase : mise en place d'un soutènement à l'aide de béton projeté, de boulons et de cintres métalliques.

Limitation des nuisances

→ C'est l'un des enjeux majeurs de ce chantier.

Le groupement d'entreprises s'est engagé dans son plan de respect de l'environnement :

- à limiter les activités bruyantes, comme les tirs de mine ou la circulation des camions de terrassement, dans la plage horaire de 7h à 20h,

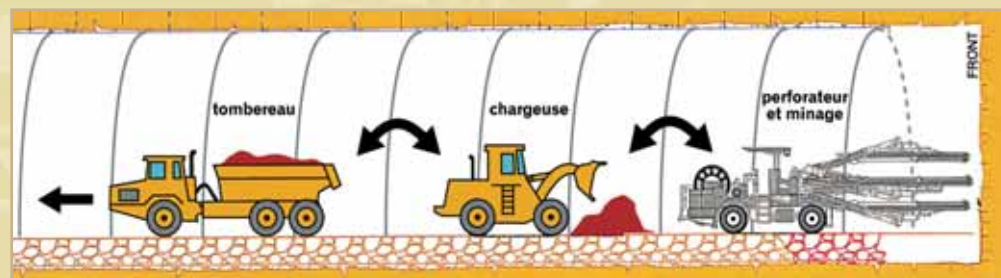
- à mettre en place des écrans anti-bruit et un dispositif d'amortissement des tirs à l'entrée du tunnel,
- à choisir des matériels récents et peu bruyants, avec des moteurs couverts et respectant les normes d'émission sonore,
- à définir un plan de circulation visant à limiter les manœuvres de recul,
- à suivre les niveaux sonores dans le quartier Velotte pendant toute la durée des travaux,
- à mettre à la disposition du public un correspondant bruit (le mercredi de 17h à 18h dans les bureaux du groupement, situés chemin des Romains à Beure). Contact au 03 81 41 68 00.

Gestion des matériaux



→ Le creusement du tunnel génère un volume quotidien de 300 à 1200 m³ de déblais. Ils seront soit mis en dépôt sur le chantier, soit évacués vers des décharges contrôlées (à Torpes ou Mérey/Montrond).

Le transport de ces matériaux nécessitera la rotation de 30 à 120 camions par jour.



financement

27,5%	24%	24%	24,5%

!!!! ATTENTION !!!!

Par mesure de sécurité, l'accès à ce chantier est strictement interdit au public, y compris en dehors des heures de travaux. Aucune présence ne sera acceptée sur le site, hors visites organisées.

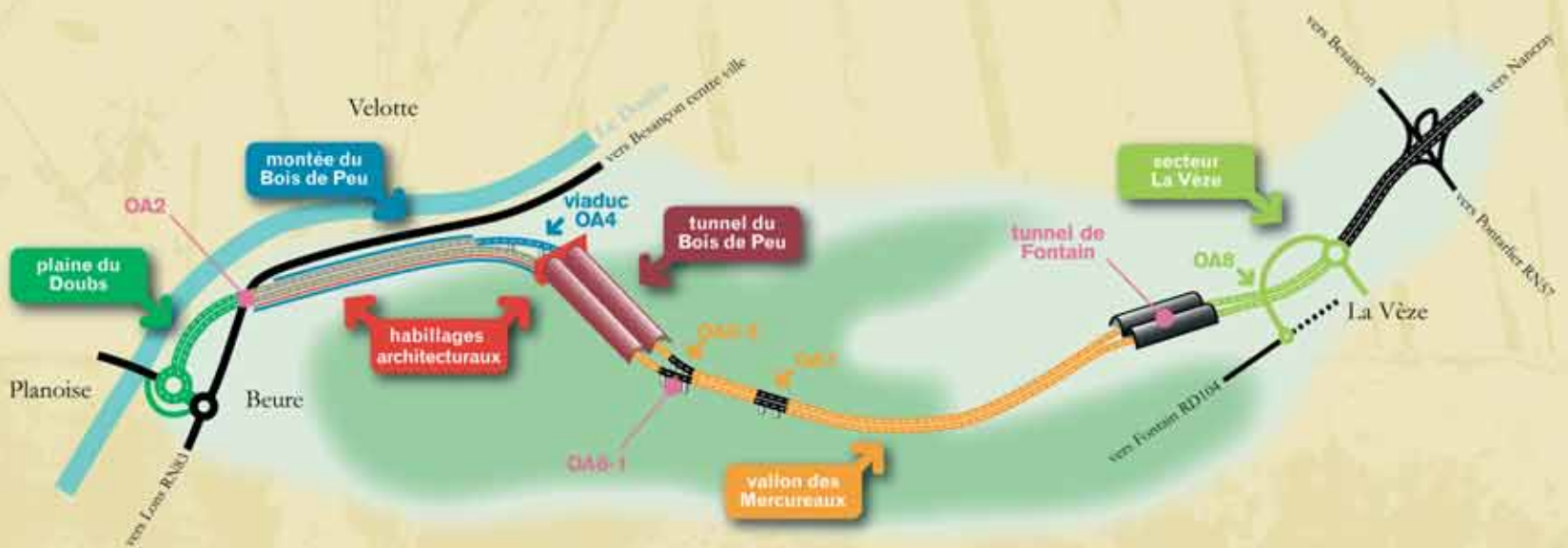
La suite des phases du chantier

Les contraintes

- Seulement deux accès au chantier : un accès depuis la vallée du Doubs, et un second par le tunnel de Fontain,
- Les pistes de chantier sont étroites et empiètent sur l'emprise des chaussées.

Les grands principes appliqués

- Faire sauter les verrous pour accéder au tunnel du Bois de Peu,
 - à l'ouest du chantier l'OA2* permet le franchissement de la RN83 à Beure (*OA= ouvrage d'art)
 - dans le vallon l'OA6-1 permet le franchissement du ruisseau des Mercureaux
 - à l'est du chantier le tunnel de Fontain permet quant à lui le franchissement de la colline de Fontain
- Réaliser le plus possible de chantiers en simultanés,
- Sécuriser l'accès au chantier depuis Beure,
- Réutiliser au maximum les matériaux extraits.



enchaînement technique des différentes phases de travaux



Les phases en détail

Tunnel du Bois de Peu

◆ **Réalisation** : creusement des tubes et revêtement en béton.

✘ **Contraintes** : percement depuis la tête Doubs du tunnel jusqu'à la fin des travaux de la tête vallon. Puis percement par les deux côtés.

Plaine du Doubs

◆ **Réalisation** : giratoire sur la RN 273 à la sortie du pont sur le Doubs, finalisation des remblais dans la plaine du Doubs, bassin de récupération des eaux pluviales.

✘ **Contraintes** : sécuriser l'accès au chantier depuis le village de Beure (accès depuis le chemin des Romains sur la RN 83 remplacé par un accès sur le nouveau giratoire) et gérer les eaux des ruissellement de la piste de chantier avant son élargissement.

Montée du bois de Peu

◆ **Réalisation** : construction d'un viaduc (OA4) de 300 m de longueur, et de murs de soutènement de part et d'autre de la voie jusqu'à 25 m de hauteur, ainsi que les structures de chaussée.

✘ **Contraintes** : réaliser simultanément les murs de soutènement et le viaduc en maintenant une circulation sur la piste de chantier. A démarrer dès la fin du creusement du tunnel.

Vallon des Mercureaux

◆ **Réalisation** : terrassements et structures des voies dans le vallon, OA7 rétablissant la voie communale de Fontain à la Chapelle des Buis et OA6-2 franchissant le ruisseau des Mercureaux pour la voie descendante.

✘ **Contraintes** : travailler d'abord sur la voie descendante, hors de la piste de chantier existante, puis sur la voie montante afin de maintenir une piste d'accès aux chantiers dans la zone du tunnel du Bois de Peu.

Secteur Vèze

◆ **Réalisation** : section comprise entre la sortie du tunnel de Fontain et le giratoire situé au niveau du carrefour d'accès au village de la Vèze, rétablissement de la RD 104 y compris l'OA8 permettant le franchissement de la voie des Mercureaux.

✘ **Contrainte** : maintenir disponible la zone de stockage des matériaux le plus longtemps possible jusqu'à leur réutilisation pour les remblais dans le vallon.

Habillages architecturaux

◆ **Réalisation** : parements béton sur les murs de soutènement, habillage de la tête Doubs du tunnel du Bois de Peu.

✘ **Contrainte** : à démarrer dès la fin des murs amont de la montée du Bois de Peu.

Équipements des tunnels

◆ **Réalisation** : équipements électriques,

sécurité incendie et éclairage dans les deux tunnels

✘ **Contraintes** : réaliser en même temps que les habillages architecturaux.

Chaussées

◆ **Réalisation** : caniveaux et enrobés sur la totalité du projet

✘ **Contrainte** : démarrer dès la fin des structures de chaussée.

Aménagements paysagers

◆ **Réalisation** : plantations, mise en œuvre de terre végétale.

✘ **Contrainte** : réaliser zone par zone dès la fin des travaux de terrassements ou de construction des murs.

Finitions

◆ **Réalisation** : signalisation et équipements de la route (panneaux de police, à messages variables, signalisation de direction, écrans acoustiques, éclairage, glissières métalliques et peinture)

✘ **Contrainte** : démarrer section par section, dès la fin des chaussées.