



Maison de
l'Architecture
de Franche-Comté



Aux Maires des communes de Grand Besançon Métropole,

Lettre ouverte

Objet : Pourquoi nous opposons-nous au doublement de la RN 57 ?

Madame, Monsieur,

Le projet de mise en 2x2 voies de la RN 57, dans sa section entre les boulevards de Besançon et l'échangeur de Beure, refait surface, en partie en raison du plan France-Relance. Vous allez être invités à délibérer sur cet aménagement lors d'un prochain Conseil communautaire, ce vote sera charnière pour l'avenir de notre territoire. Vous êtes face à un choix historique : continuer sur la voie suivie depuis une soixantaine d'année qui consiste à dédier toujours plus d'espace à la voiture, ou alors préparer notre territoire à l'indispensable transition vers un nouveau modèle de mobilité.

Les membres de notre collectif s'opposent à l'augmentation de l'offre routière, incompatible avec les enjeux climatiques et avec les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effets de serre (GES) que la France s'est donnée à elle-même. Si nous nous y opposons, c'est parce que l'augmentation de l'infrastructure routière accroît la demande de transport, un phénomène connu sous le nom de trafic induit.

Pire, en augmentant ou facilitant l'offre routière, par effet induit, le trafic croît ainsi que les émissions de GES et pollutions locales. Depuis les études commandées par une commission du *Department of Transport* Britannique dans les années 90s, l'existence et l'importance du trafic induit est une réalité indéniable¹. Le phénomène a été confirmé maintes fois depuis. Cela signifie que de nouvelles routes génèrent de nouveaux usages, qui conduisent à davantage de déplacements. En effet, quand prendre la voiture est simple, fluide et rapide, on cherche moins à réduire ou optimiser ses déplacements (demande accrue), on est moins enclin à prendre les transports en commun pour éviter les bouchons (report modal), et il devient envisageable d'habiter toujours plus loin des pôles d'emplois (étalement urbain). À terme, la demande peut tellement augmenter que l'on revient à la situation initiale de congestion, mais à une échelle plus importante et après une dépense faramineuse d'argent public qui aura au passage engendré des destructions de paysage et l'artificialisation des sols.

¹ Department of Transport, Trunk roads and the generation of traffic, SACTRA report (the standing advisory committee on trunk road assessment), London, 1994, 264p. <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/trunk-roads-traffic-report.pdf>

L'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) déplorait encore récemment le manque de prise en compte de ce phénomène dans les études en amont des projets d'infrastructure², **les études menées par la DREAL sur ce tronçon de RN 57 ne font pas exception à cette omission.**

Dans une thèse de 2019, Aurélien Bigo, montre comment depuis 1960, c'est la formidable hausse de la demande de déplacement (km multipliés par 4,7) qui a généré l'essentiel de la hausse des émissions de GES du secteur (émission de CO2 multipliées par 4,2)³. Pour ce qui est des autres facteurs, non seulement ils sont beaucoup moins déterminants, mais surtout ils se sont largement compensés entre eux. Les gains d'efficacité énergétique, permis par le progrès technique, ont ainsi été annulés par le recours accru à la voiture, la hausse du poids des véhicules et un taux de remplissage en baisse. Conclusion, la demande est LA variable qui impacte les émissions du secteur des transports, premier poste d'émission en France.

Ne vous laissez donc pas abuser par le discours qui consiste à dire que ce projet permettrait de réduire les embouteillages et la pollution car nous venons de voir qu'à long terme ce type d'aménagement aggraverait la situation.

Ce projet, et ses conséquences environnementales, vont donc à l'encontre de la mise en œuvre de l'accord de Paris. La France s'est engagée à réduire de 40% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. L'Europe, plus ambitieuse, préconise une réduction de 55% sur la même période. Le prétexte qu'il s'agit du dernier tronçon de cette route à élargir ne pèse plus face à l'urgence climatique et nous ferait persévérer dans les erreurs de choix passés. Le climat et la qualité de l'air ne seraient d'ailleurs pas les seuls impactés. En effet, **même à court terme, les automobilistes continueront de toute façon à subir la saturation plus ou moins proche du centre-ville de Besançon qui ne fera que croître avec l'augmentation du trafic.** De plus, ces travaux d'ampleur vont amplifiés considérablement les encombrements sur cette portion de la RN 57 pendant toutes leur durée, soit de longues années.

Plus largement, les habitants de vos communes pâtissent des évolutions induites par ce modèle de développement. En effet, l'augmentation de l'offre routière invite à vivre plus loin de son travail, ce qui augmente les distances alors qu'à terme la congestion est maintenue. De plus, l'étalement urbain et les infrastructures routières dégradent le paysage dans le périurbain et contribuent à la disparition des services de proximité.

Comment justifier le maintien des services publics et comment faire vivre les commerces dans les villages si l'on a construit une 2x2 voies justement pour vous amener tout droit vers la ville centre ? Vous ne voulez pas que votre village devienne un village dortoir ?

² Note de l'Autorité environnementale sur les projets d'infrastructures de transport routières, adoptée lors de la séance du 23 janvier 2019, p. 3. http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_delibere_cle7d21bf.pdf

³ Aurélien Bigo, Comment expliquer les tendances passées (1960-2017) des émissions de CO2 dans les transports en France, 2019, 67p. <http://www.chair-energy-prosperity.org/publications/expliquer-tendances-passees-1960-2017-emissions-de-co2-transports-france/>

Favoriser la vitesse, c'est aussi encourager vos habitants à faire leurs courses dans les hypercentres commerciaux au détriment des petits commerces de proximité. Pour nous, comme pour vous, nous l'espérons, repenser la mobilité va de pair avec un autre aménagement du territoire et la relance de commerces et d'activités adaptés, proches, accessibles sans voiture et faisant pleinement vivre nos villages.

Bien sûr les défenseurs de ce projet ont su le parer d'un vernis vert en accompagnant cette mise en 2x2 voies de la création d'aménagements cyclables et d'une voie de transport en commun. Ces offres alternatives sont les bienvenues mais ne doivent pas nous duper, quelques kilomètres à vélo ne compensent pas un trafic automobile doublé. Pire, une offre accrue pour tous les modes crée de la concurrence entre eux. Dit autrement, l'augmentation de la capacité des routes freine le report modal. Les difficultés à circuler étant la première motivation à utiliser davantage les transports publics⁴, la facilitation des déplacements en voiture supprime toute incitation à prendre le train ou le bus.

N'est-il pas paradoxal de dépenser de l'argent public pour financer des infrastructures de transport en commun, tout en dépensant parallèlement plus d'argent pour détourner les gens de ces mêmes infrastructures ? Est-il nécessaire de rappeler qu'il est possible d'investir dans les alternatives sans en parallèle augmenter l'offre routière ? Et surtout, **les moyens affectés à des infrastructures routières seront perdus pour la mise en place de ces alternatives.**

Or, les études de la DREAL sur ce projet, en plus de ne pas tenir compte des effets du trafic induit, se sont abstenues d'étudier sérieusement les alternatives, pourtant nombreuses, en voici une liste non exhaustive :

- Encourager le covoiturage, notamment en réservant des places de parking aux covoitureurs devant les lieux d'emploi et en créant des aires de covoiturage dans les villages ;
- Davantage décourager les shunts par les villages (par exemple en installant des ralentisseurs et en revoyant les plans de circulation) ;
- Imposer des limitations de circulation aux poids lourds en transit sur la RN 83 et sur la RN 57 ;
- Encourager la mise en place d'un Plan de Déplacement d'Entreprise, du forfait mobilité durable, décaler les horaires de début et de fin de journée de travail et prendre en compte le développement du télétravail ;
- Créer des itinéraires cyclables et piétons continus, sécurisés et directs dans le secteur (rappelons que le trafic de desserte locale représente 80 % du total du trafic sur cette section) ;
- Développer l'offre de transport en commun en améliorant la desserte ferroviaire (notamment en créant une halte à côté du CHU), en créant des pôles multimodaux attractifs à des points stratégiques, en créant une voie réservée aux transports en commun pour les lignes qui viennent du plateau mais qui bénéficierait aussi à la ligne 7 Hauts-du-Chazal / Palente, etc ;
- Réduire la vitesse maximale autorisée pour améliorer la fluidité (et du même coup réduire la pollution) ;

⁴ Union des transports publics ferroviaire, *Observatoire de la Mobilité 2015, 2015*, https://www.utp.fr/system/files/20151124_ppt_observatoire.pdf

- Mettre en place des concertations citoyennes dans chaque village pour réfléchir à des alternatives à l'utilisation de la voiture.

Nous avons besoin d'imagination, d'espoirs, de projections positives. **Nous avons besoin de sortir du vieux modèle destructeur, pollueur. Nous avons besoin d'un monde d'après, de voir enfin se dessiner de nouveaux projets ayant dès leur conception jusque dans leur réalisation le souci impérieux de réduire notre empreinte écologique.** Traduire enfin dans la réalité, dans notre quotidien, les engagements qui bien souvent n'existent encore que sur le papier.

Nous nous tenons à votre disposition pour une rencontre, si vous le souhaitez, comme à celle de tout autre destinataire en copie de ce courrier.

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien porter à cette lettre et vous prions de recevoir l'expression de nos sentiments distingués.

A Besançon le 14 avril 2021,

FNE 25-90

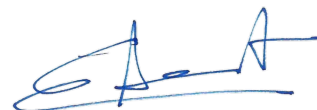
contact25@fne2590.org

06 30 10 33 85

Vice-président FNE 25-90

Gilles BENEST

Pour le Collectif RN +5,7°



AVB

asso@velobesancon.info

Alternatiba Besançon

alternatibzak@laposte.net

Trottoirs Libres

trottoirslibres@yahoo.com

Hôp Hop Hop

hophophop@ntymail.com

Maison de l'Architecture de Franche-Comté

ma.fc@wanadoo.fr