

# Ortsumgehung Besançon = Le contournement de Besançon

Autor(en): **Rauch, Benoît / Cassani, Fanny / Deleaz, Dominique**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **57 (2018)**

Heft 2: **Infrastrukturanlagen = Les infrastructures**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-768565>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Ortsumgehung Besançon

Als der französische Staat die Stadt Besançon auffordert, über die städtebaulichen Zwänge für den Bau des Autobahnknotens der RN57 im Westen der Stadt zu informieren, nimmt ein Projekt Gestalt an, das die Infrastruktur von Stadt und Landschaft verbessert und gleichzeitig verschiedene öffentliche Dienstleistungen in der Region neu gestaltet.

## Le contournement de Besançon

Quand l'État français demande à la Ville de Besançon de lui faire connaître ses «contraintes» urbaines pour réaliser la jonction autoroutière de la route nationale n°57 à l'ouest de Besançon, un projet d'infrastructures, de ville et de paysage se dessine pour revenir aux services à rendre au territoire.

**Benoît Rauch, Fanny Cassani, Dominique Deleaz**

In den 1960er-Jahren werden im Westen der Stadt Besançon neue Stadtviertel, ein Industriegebiet und ein Messezentrum gebaut, alle angeschlossen an eine neue Umgehungsstrasse. Ende der 1990er- und zu Beginn der 2000er-Jahre leitet der französische Staat mit dem Bau von zwei neuen Schnellstrassenabschnitten zu beiden Seiten der Umgehungsstrasse im Westen die R57 um die Stadt herum. Später, im Jahr 2013, fordert der französische Staat von Besançon eine Antwort auf die Frage, wie die beiden neuen Abschnitte der RN57 an den Stadtring im Westen der Stadt angeschlossen werden können. Staat und Stadt

Dans les années 60, Besançon se développe vers l'ouest avec la construction d'une ville nouvelle, d'une zone industrielle et d'un parc des expositions, tous desservis par un nouveau boulevard urbain de ceinture. À la fin des années 90 et 2000, l'État français dévie la RN57 du centre de Besançon en construisant deux tronçons neufs autoroutiers de part et d'autre du boulevard ouest. Plus tard, en 2013, il prie la Ville de lui faire connaître ses «contraintes» urbaines afin de finaliser la jonction autoroutière de la RN57 entre ces deux tronçons, sur l'emprise du boulevard. État et Ville se «disputent» alors le même espace pour des

1 Westlich von Besançon verschmelzen heute RN57 und städtischer Boulevard miteinander: einerseits, um das Stadtgebiet zu umgehen, und andererseits, um die neue Stadt Planoise (westlich, rechts im Bild) sowie den «Parc des expositions de Micropolis» (östlich, links im Bild) zu bedienen. À l'ouest de Besançon, RN57 et boulevard urbain se confondent aujourd'hui pour contourner l'agglomération et desservir en la ville nouvelle de Planoise (à l'ouest, à droite sur la photo) et le Parc des expositions de Micropolis (à l'est, à gauche sur la photo).



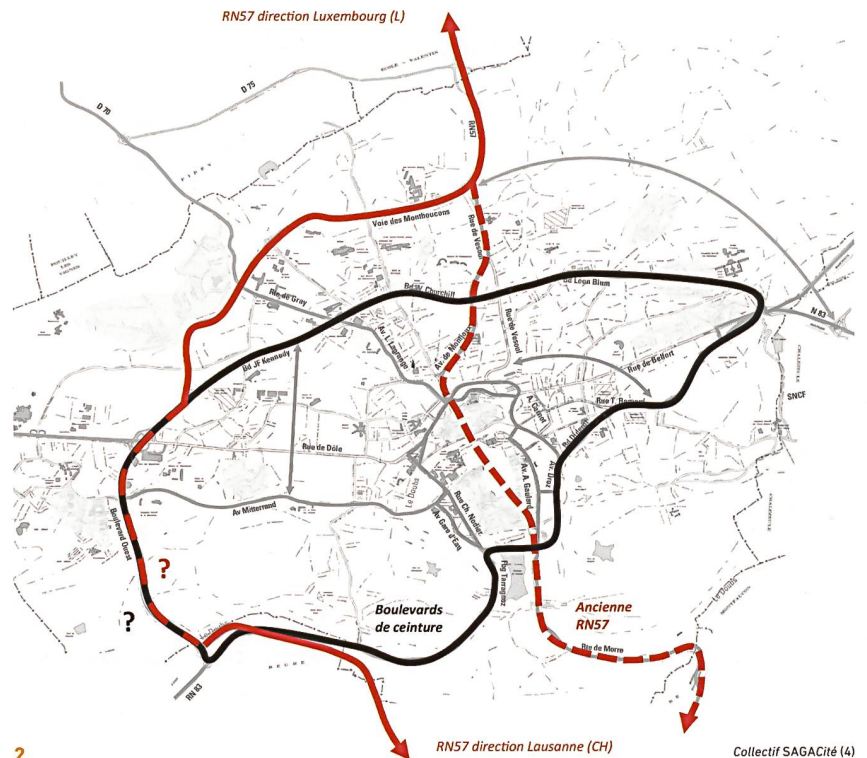
machen sich also den Platz streitig und beanspruchen denselben Raum für unterschiedliche Nutzungen und Arten von Verkehrswegen: Auf der einen Seite ist da eine Stadtautobahn mit mehreren Ebenen, die dem Verkehrsfluss des überregionalen Transitverkehrs Vorrang gibt, und auf der anderen Seite ein Stadtboulevard mit Kreuzungen auf mehreren Ebenen, Busspuren auf der Strasse, Radfahr- und Fußgängerwegen, die die Aufgabe haben, die Wohngebiete im Westen der Stadt anzubinden. Diese Gleichung zu lösen ist umso schwieriger, als die Projektträger für Strassenbau und Städtebau über Lösungen diskutieren, die ohnehin schon ziemlich feststanden, allerdings nicht im Zusammenhang mit anfangs klar erklärten Absichten stehen.

### Festlegung eines Gesamtplans

Dennoch gibt es ein Werkzeug, den sogenannten Gesamtplan, mit dem gemeinschaftlich und offen die Ziele und Bedürfnisse, die Vorgaben und Zwänge eines Projekts durch den öffentlichen Projektträger festgelegt werden müssen. Die Erstellung eines Gesamtplans ist seit der Verabschiedung des Gesetzes vom 12. Juli 1985 über öffentliche Auftraggeber für alle öffentlichen Projektträger gesetzlich verpflichtend. Das Gesetz existiert nun seit über 30 Jahren. Dennoch sind die Städtebauprojekte, denen tatsächlich ein solcher Gesamtplan zur Verfügung steht, noch selten. Wir haben daher den Entscheidungsträgern von Stadt und Staat unseren Vorschlag unterbreitet, im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens die Verhandlungen über eine Lösung im Moment ruhen zu lassen und zunächst mit uns zusammen einen Gesamtplan zu erarbeiten. Dieser legt die gleichberechtigte Behandlung von vier öffentlichen Dienstleistungen (Verkehr, Stadt-, Umwelt- und Landschaftsplanung) sowie 38 operative Ziele für die komplette Umgestaltung des Ballungsraums im Westen fest. Durch die Erstellung eines solchen Plans verändert sich das Projekt vom reinen Strassenbauprojekt zu einem umfassenden Projekt, welches die Bereiche Strassenbau, Stadt- und Landschaftsplanung beinhaltet. Die Strasse ist hier nur eines von mehreren Elementen, durch die sich das Gebiet verändern wird. Durch die Festlegung der operativen Ziele ist es möglich, sich nicht mehr nur ausschliesslich auf die Bereiche Technik und Strassenbau zu konzentrieren und die traditionelle Abschottung zwischen Projektträgerschaft und Projektleitung aufzubrechen. Stattdessen kann an einer neuen Lösung mit integrativen Ansätzen gearbeitet werden, die das Ballungsgebiet umso mehr bereichern können.

### Die Suche nach einer Lösung

Mit den Vorgaben des Gesamtplans und der Beobachtung, dass sich der Verkehr nahezu zu gleichen Teilen auf die Durchgangsstrasse und die Stadtstrassen verteilt hat, haben wir unsere Arbeit wieder aufgenommen, um eine neue Lösung zu finden, die alle



2

usages et des types de voie bien différents: d'un côté, une autoroute à échanges dénivelés pour donner la priorité à la fluidité du trafic de transit interrégional; de l'autre, un boulevard urbain avec des carrefours à niveaux, des bus sur la voie, des vélos et des piétons sur les rives pour desservir les quartiers ouest de l'agglomération. L'équation est d'autant plus délicate à résoudre que les maîtres d'ouvrage de la route et de la ville discutent de solutions déjà bien arrêtées et non reliées à des objectifs clairement énoncés au départ.

### Écrire un «programme»

Il existe, néanmoins, un «outil» qui permet de travailler de manière collective et ouverte sur les objectifs d'un projet et les besoins qu'il doit satisfaire: c'est le PROGRAMME, dont la définition est une obligation légale en France pour tout maître d'ouvrage public, depuis la Loi Maîtrise d'Ouvrage Publique du 12 juillet 1985. Cette loi a maintenant plus de 30 ans. Pourtant, les projets d'aménagement qui bénéficient d'un véritable programme sont encore rares. Dans le cadre d'un appel public à concurrence, nous proposons alors à la Ville et à l'État d'abandonner momentanément le travail sur les solutions pour définir avec eux un programme. Celui-ci traite de façon égale quatre grands services à rendre au territoire (circulatoire, urbain, environnemental et paysager) et 38 objectifs opérationnels qui visent tous ensemble une transformation complète du secteur ouest de l'agglomération. En passant par un tel programme, le projet ne peut plus être seulement un projet de route, mais va devenir un projet global sur la route, la ville et le paysage avec la route comme un élément de transformation du territoire parmi d'autres. Ces 38 objectifs permettent au projet de dépasser son

2 Zwei völlig unterschiedliche Arten von Verkehrswegen im gleichen Raum: Fortsetzung der Schnellstrasse (rote Linie) oder des Stadtboulevards (schwarze Linie)? Au départ, une seule place pour deux types de voies radicalement différents: continuité autoroutière (en rouge) ou du boulevard urbain (en noir)?

Collectif SAGACité (4)

Ziele erfüllen würde. Der 50:50-Aufteilung des Verkehrs wollten wir eine 50:50-Aufteilung des Raums entgegensetzen. Zum einen reicht auch nur eine einzige zweispurige Strasse (mit einem Mittelstreifen und einem Standstreifen) aus, um den Durchgangsverkehr effizient zu regeln. Zum anderen könnten mit neuen Strassen und Boulevards mit Bürgersteigen, Radwegen und Bushaltestellen alle Anforderungen an die Verkehrswege in der Stadt erfüllt und eine optimale Anbindung an das Messezentrum und an die umliegenden Wohngebiete gewährleistet werden.

Diese differenzierte Lösung drückt sich nicht in einem einheitlichen Strassenbild aus, sondern in einem Netz aus Strassen mit unterschiedlichen Eigenschaften, die an die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsnutzer – Fussgänger, Zweiradfahrer, Busse, Strassenbahnen, Autos, Schwerlastverkehr und auch der langsame Verkehr, Sondertransporte und der Transport von gefährlichen Gütern – angepasst sind.

### **Stadt und Strasse gemeinsam planen**

Durch die Trennung des Durchgangsverkehrs vom Ortsverkehr wird die Lebensqualität in den umliegenden Wohngebieten verbessert. Der Bau neuer Strassen schafft neue urbane Fassaden und verbessert die Zufahrt zu den umliegenden Wohngebieten, die jetzt wieder über die verschiedenen Verkehrswege an die Stadt angebunden sind. Durch den Bau einer neuen Stadtbrücke über den Doubs kann man nun den Fluss überqueren, ohne die RN57 benutzen zu müssen. Alle Stadtviertel sind so durch von der RN57 unabhängige städtische Verkehrswege und ein dichtes, effizientes und benutzerfreundliches Netz aus Fussgänger- und Radwegen direkt miteinander verbunden. Durch das neue städtische Verkehrsnetz und den Einsatz von je nach Herkunft der Besucher in Echtzeit verwalteten Parkplatzkapazitäten ist ein Zugang zum Messegelände aus allen Richtungen möglich. Die Bus- und Strassenbahnhaltestellen bleiben an den Strassen, Alleen und Boulevards in den Stadtvierteln erhalten. Die Fussgängerwege an Strassen sind so gestaltet, dass der Zugang und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs gewährleistet sind. Dadurch, dass die Autobahnkreuze eine kleinere Rolle für den Stadtverkehr spielen und nicht mehr wie vorher in den städtischen Verkehr eingebunden werden, können zudem alte, vernachlässigte Verkehrswege wieder genutzt werden, um neue Gebäude anzubinden und Aktivitäten auf dem Messegelände zu fördern. Es entstehen neue Entwicklungsräume für die mehr oder weniger langfristige Ansiedlung neuer Büro- und Wohngebäude und für einen Ausbau des Industriegebiets in Kombination mit verbesserten Verkehrsangeboten des öffentlichen Nahverkehrs.

### **Schnittstelle zwischen Stadt und Landschaft**

Diese neue Lösung, die wir anhand des Gesamtplans entwickelt haben, verändert auch das Bild, das Besucher vom Zugang zur Stadt von Westen haben, da sie

univers technique et routier initial ainsi que les traditionnels cloisonnements de maîtrises d'ouvrage et de maîtrises d'œuvre pour rendre possible la découverte d'une solution nouvelle, plus intégratrice et enrichissante pour l'agglomération.

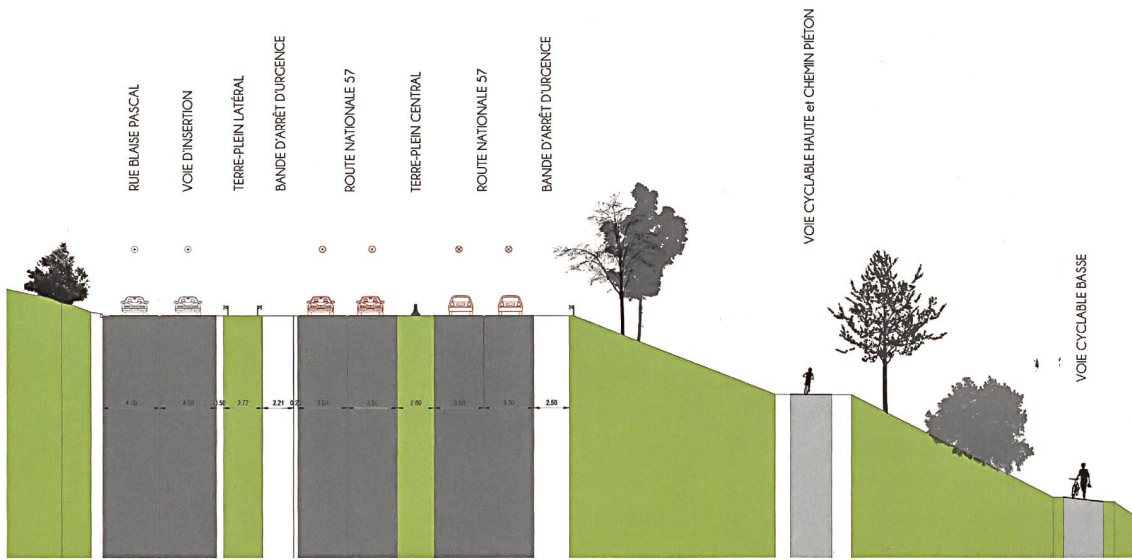
### **Inventer une solution qui répond à tous les enjeux**

Nous sommes ensuite repartis de ce programme et du constat que le trafic se répartissait en parts quasiment égales entre transit routier et desserte urbaine pour inventer une nouvelle solution capable de satisfaire ensemble tous les objectifs. À cette partition moitié-moitié du trafic, nous avons proposé une partition moitié-moitié de l'espace. D'un côté, une seule route à deux voies (avec séparateur central et bande d'arrêt d'urgence) traite efficacement la circulation de transit. De l'autre, de nouvelles rues et boulevards avec trottoirs, pistes cyclables et arrêts de bus satisfont toutes les dessertes urbaines. Ils permettent au parc des expositions et aux quartiers riverains de s'inscrire pleinement dans la ville.

Cette solution différenciée ne s'exprime pas par un profil unique de route. Elle se traduit plutôt par un maillage de voies aux caractéristiques différentes et répondant à toute une diversité d'usagers: piétons, deux-roues, bus, tramway, voitures, poids lourds et même véhicules lents, de transport exceptionnel ou de matières dangereuses.

### **Faire la ville et la route ensemble**

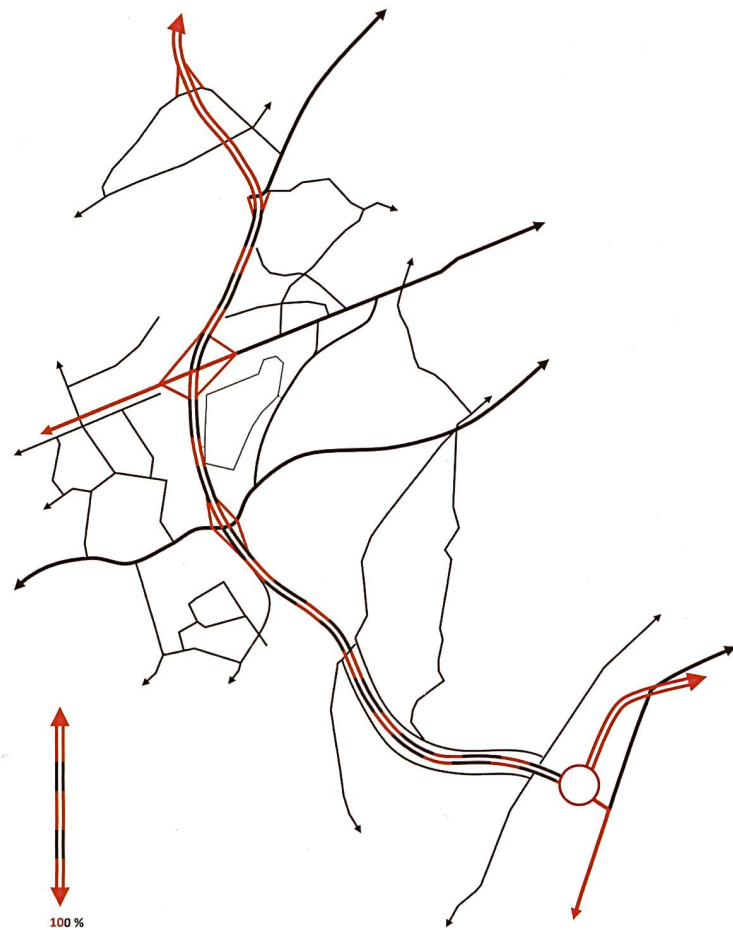
La «mise à distance» des trafics de transit permet de requalifier le cadre de vie des quartiers riverains. L'aménagement des nouvelles rues fait naître de nouvelles façades urbaines et désenclave les quartiers pour leur redonner une adresse dans la ville et une accessibilité tous modes. La réalisation d'un nouveau pont urbain sur le Doubs permet de relier les deux rives sans passer par la RN57. Tous les quartiers sont ainsi directement reliés entre eux par des voies urbaines indépendantes de la RN57 et un maillage piétons/cycles efficace, dense et confortable. Le nouveau maillage urbain permet également d'organiser les accès au parc des expositions selon les quatre points cardinaux avec une gestion en temps réel des possibilités de stationnement en fonction de la provenance des visiteurs. Les arrêts de bus et de tramway sont maintenus sur les rues, les avenues et les boulevards, en prise avec les quartiers. Les accès piétons sont traités au niveau des rues de façon à faciliter l'accès et l'utilisation des transports en commun. Enfin, la réduction d'emprise et l'intégration urbaine des échangeurs permettent de réutiliser tous les anciens délaissés routiers pour accueillir de nouveaux bâtiments et déployer les activités du parc des expositions. De nouveaux espaces de développement apparaissent, mobilisables à plus ou moins long terme pour des bureaux, une extension de la zone industrielle et de nouveaux logements, en accroche avec des transports collectifs améliorés.



**3** Vor der Erstellung des Gesamtplans: eine einspurige Autobahn, die trennt und ausschliesst. Avant la définition du programme: une solution autoroutière à voie unique et large qui coupe et exclut.

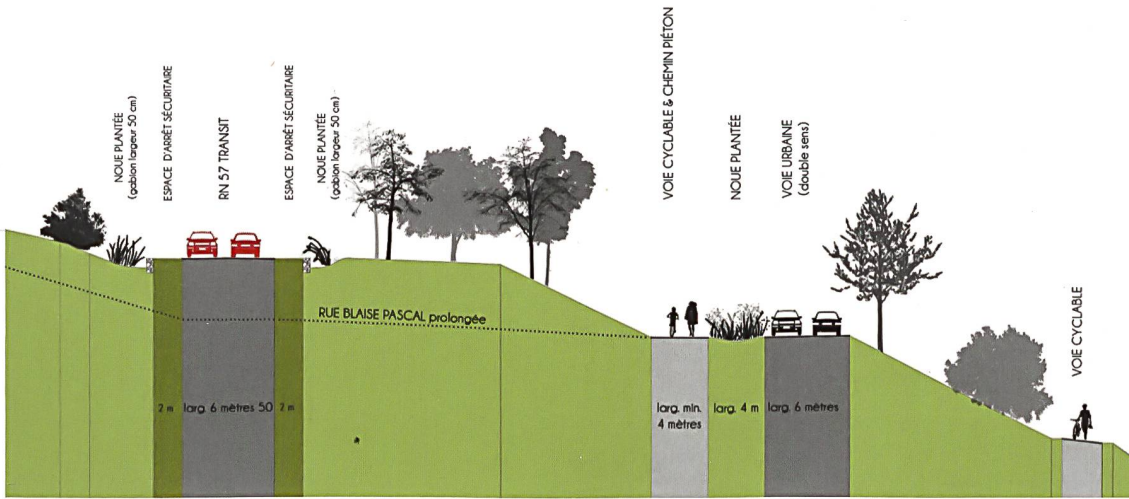
**3**

nun schneller in die Stadt gelangen können und die Park & Ride-Parkplätze und die Strassenbahn direkter erreichen können. Die Verkehrswege wurden an die vorhandene Bodenbeschaffenheit angepasst und fügen sich so in die hügelige Landschaft ein. Auch folgen sie dem Verlauf alter Strassen und Wege. Dadurch machen sie die Geografie des Ortes sichtbar, seine Mikrotopografie und seine Geschichte und vermitteln ein getreues Landschaftsbild. Durch das neue Verkehrsnetz wird die RN57 weiter von der Stadt entfernt und in ihrer Bedeutung eingeschränkt. Dies ermöglicht die Wiedereinnahme eines natürlichen Raums zwischen den Verkehrswegen und damit die Rehabilitation alter, bisher ungenutzter Flächen in der Nähe der Landstrasse. Dieser natürliche Raum gewährleistet die Funktionalität der Landstrasse und der städtischen Strassen punkto Wasser, Umwelt und Landschaft und bietet gleichzeitig den idealen Raum für einen neuen Fahrradweg. Auf einer einzigen grossen Fläche können so die meisten Umweltziele des Gesamtplans erfüllt werden: Einschränkung der Flächenversiegelung, Rückgewinnung von Regenwasser unter freiem Himmel, die Revitalisierung von Feuchtgebieten am Fusse der Hügel und die Wiederherstellung eines ökologischen Korridors in Nord-Süd-Richtung. Dieser natürliche Raum verändert deutlich den Charakter und die Nutzung der RN57 und macht die Landstrasse zu einem Landschaftsweg mit Blick auf die Besonderheiten der Natur in Besançon, wodurch deren Selbstverständnis als einer in der Natur verwurzelten Stadt gestärkt wird.



### Satisfaire de multiples fonctions

Cette solution nouvelle que nous avons élaborée à partir du programme modifie aussi la perception de l'entrée de ville depuis l'ouest en permettant de pénétrer plus tôt en ville et d'accéder plus directement au parking-relais et au tramway. Les voies sont posées sur le sol existant, en épousant le relief en terrasses des collines et en reprenant d'anciens tracés de voies et de chemins. En cela, elles révèlent la géographie du lieu, sa microtopographie et son histoire, donnant une lecture plus fidèle du territoire. Le nouveau mailage met à distance une RN57 d'emprise réduite et



4 Nach der Erstellung des Gesamtplans: eine Lösung mit verschiedenen, reduzierten Verkehrswegen und einem Zugang zur Stadt. Après la définition du programme: une solution à voies multiples, réduites et perméables à la ville.



permet ainsi de réinvestir un lieu de nature entre les voies, en requalifiant tous les anciens espaces inutilisés autour de la route nationale. Ce lieu de nature assure les fonctionnalités hydrauliques, écologiques et paysagères de la route nationale et des rues en même temps qu'il permet un passage confortable d'une nouvelle piste cyclable. Il permet de traiter dans un seul et large espace la plupart des objectifs environnementaux du programme, comme la limitation de l'imperméabilisation des sols, la récupération des eaux de pluie à ciel ouvert, la revitalisation de zones humides en pied de collines, la reconstitution d'un corridor écologique nord-sud. Il transforme résolument le caractère et l'usage de la RN57, la faisant évoluer vers une voie paysagère, donnant à voir les particularités naturelles de Besançon et renforçant son image identitaire de «ville-nature».

#### Projektdaten / Données de projet

Bauherrschaft / Maîtrise d'ouvrage: Ville de Besançon / Direction de l'urbanisme, des projets et de la planification  
 État français / Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Franche-Comté  
 Projektleitung / Maîtrise d'oeuvre: Benoît RAUCH, urbaniste-programmiste, et Fanny CASSANI, architecte-paysagiste (Collectif SAGACité), Dominique DELEAZ, architecte-urbaniste, et Pascal BALMEFREZOL, ingénieur infrastructures (Centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), Nicolas RAZAFINTSALAMA, ingénieur génie urbain (INFRA Services)  
 Ausführung / Réalisation:  
 2013 – Programme global «Voie, ville et paysage»  
 2014 – Orientation d'aménagement global pour Besançon-ouest  
 2015 – Modélisation du trafic et recherche de solutions  
 2016 – Optimisation de la nouvelle solution «Maillage urbain»  
 2017 – Solutions soumises à la Concertation publique  
 Fläche / Superficie: Tronçon RN57 d'environ quatre kilomètres  
 Kosten / Coût prévisionnel du projet: 80 à 120 millions d'euros  
 La démarche a été présentée en 2016 au Grand Prix de l'Urbanisme européen.



Seit 1989 / depuis 1989

Für jeden Ort seine Lösung !  
*A chaque endroit sa solution !*



[www.az-sa.ch](http://www.az-sa.ch)

AZ AG - CH-6930 BEDANO  
via Industrie 18

tel. 091.945.41.14  
fax 091.930.91.90

[www.az-sa.ch](http://www.az-sa.ch)  
[info@az-sa.ch](mailto:info@az-sa.ch)