

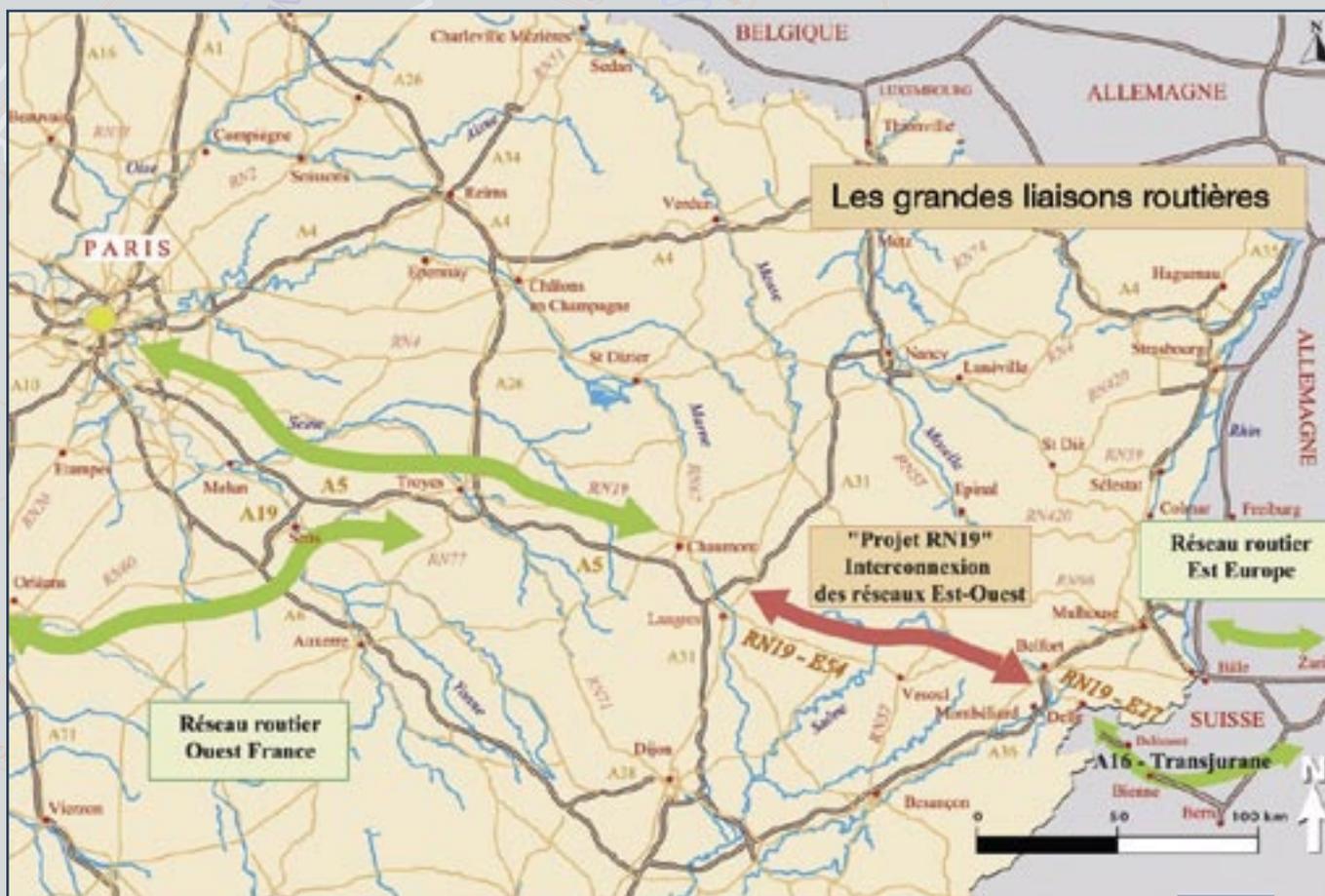
POURQUOI CE PROJET ?

AMÉLIORER LA LIAISON EST-OUEST

LA TRANSJURANE

L'A16-Transjurane est une route nationale suisse dont le tracé, de Boncourt à Bienne, sur 85 km, a été avalisé par les Chambres Fédérales via Bure, Porrentruy, Saint Ursanne, Glovelier, Delémont, Moutier, Court, la vallée de Tavannes et les gorges du Taubenloch jusqu'aux Champs de Boujean. A ce jour, 44 des 85 km sont en service (52%). L'ouverture complète de l'itinéraire à la circulation est programmée pour 2016.

Le projet répond à des fonctions d'axe structurant aux plans européen et national et a vocation à drainer les trafics de longue distance Ouest-Est, notamment entre les régions de la façade atlantique, la région parisienne, la Lorraine (via la RN57) et la Franche-Comté, l'Alsace, la Suisse, le Sud de l'Allemagne, l'Est de l'Europe. Il a pour objet d'améliorer la desserte de l'Est du territoire national et constitue l'axe de liaison le plus direct entre la région parisienne et la Suisse. Il vient compléter le maillage du réseau autoroutier en assurant l'interconnexion d'une part avec le réseau autoroutier suisse et est-européen par l'A16-Transjurane (en évitant le nœud que constitue le pôle Bâle-Mulhouse) et d'autre part avec l'A5 (Paris-Troyes-Langres) et l'A19 (Orléans-Troyes) dans la perspective de contourner l'Ile-de-France par le Sud. Ce projet répond enfin à la volonté de favoriser le contournement des Vosges par le Sud, de façon à éviter des forts trafics routiers dans les zones les plus sensibles du massif montagneux.

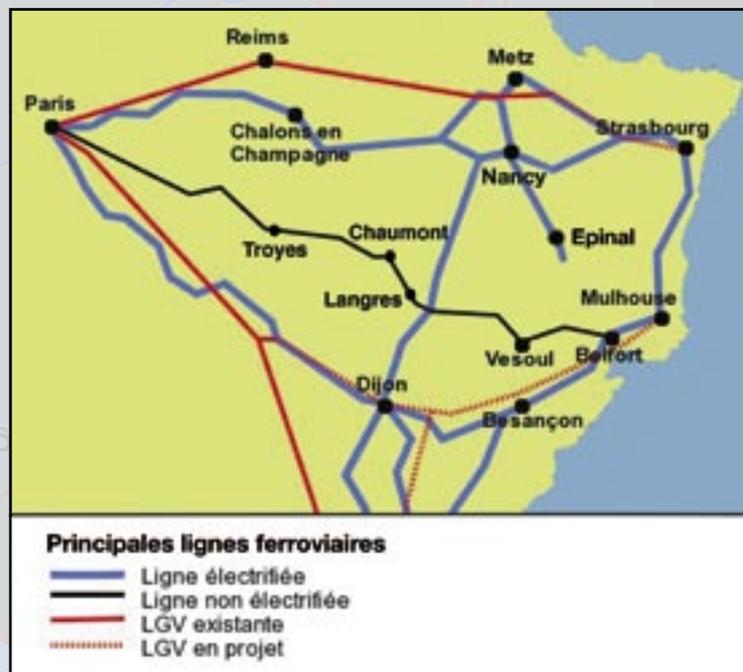


PEU D'ALTERNATIVE À LA ROUTE

Le projet est d'autant plus important pour les territoires concernés que leur accessibilité est aujourd'hui essentiellement assurée par le réseau routier : les offres aérienne et fluviale restent minimales, le développement du rail est axé sur les mises en service de la LGV Est et de la LGV Rhin-Rhône.

La mise en service de la Branche Est de la LGV Rhin-Rhône permettra la desserte de la Bourgogne, de la Franche-Comté et de l'Alsace. Cette ligne à grande vitesse passe en partie en Haute-Saône ; la zone d'influence de la gare de Besançon-TGV s'étend jusqu'à Vesoul et bénéficie au Sud du département. La zone d'influence de la LGV Est concerne essentiellement le Nord de la Haute-Marne et le Nord de la Haute-Saône.

D'une façon générale, les liaisons ferroviaires entre le Nord de la Franche-Comté et la région parisienne sont considérées comme assez difficiles : la ligne Paris-Bâle, longue de 500 km, est parsemée de nombreux ouvrages (13 viaducs et 8 tunnels), elle n'est pas électrifiée de Gretz (banlieue parisienne) à Belfort (soit 80% de son linéaire) et elle présente des carences techniques qui plafonnent les vitesses. En matière de fret, le volume traité (une dizaine de trains par jour et par sens) est limité par le gabarit (gabarit A) qui interdit, pour le transport combiné par exemple, le passage des semi-remorques.



L'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle, section Gretz-Troyes

Le contrat de Projet État-Région 2007-2013, signé le 21 mars 2007, a inscrit les études et travaux d'électrification de cette ligne sur la section comprise entre Gretz (Ile-de-France) et Troyes, pour un montant de 135 millions d'euros sur le territoire champardennais. Ce projet vise à améliorer sensiblement les conditions d'exploitation pour tous types de trains : grandes lignes, fret, TER et contribuera ultérieurement au maillage du réseau électrique par raccordement progressif à Culmont-Chalindrey (au Sud-Est de Langres).

En terme d'aménagement équilibré du territoire, cette première tranche d'électrification jusqu'à Troyes marque une première étape du désenclavement progressif des territoires du Sud de Champagne-Ardenne.

Le fret ferroviaire

La gestion du mode de transport ferroviaire n'apporte pas aujourd'hui de réponse adaptée au régime de livraison express. Les difficultés pour respecter les délais d'acheminement, ainsi que le niveau d'équipement insuffisant de la ligne constituent les principaux facteurs pénalisants.

Sur Vesoul, l'entreprise de pièces détachées PSA représente 80% en volume de la clientèle du chargeur GEFCO. La totalité des approvisionnements est opérée par la route, tandis que les expéditions sont réparties pour moitié entre le fer (1 à 2 trains par jour) et la route. Sur les flux des départs (environ 1 000 poids lourds/jour en 2007), 30% vont en direction de Langres. La croissance de la demande est évaluée à environ 10%/an.



MOINS DE POIDS LOURDS SUR LA RN19

LES HYPOTHÈSES DE TRAVAIL

Les prévisions de trafic sont basées sur les hypothèses suivantes :

- prix du baril de pétrole : 60 \$
- taux de croissance annuel du PIB français : +1,9 %
- croissance annuelle des trafics, plus élevée avec l'allongement du trajet :
pour les PL de 0,4% à 3,83% et
pour les VL de 1,07% à 2,14%
- niveaux de péage pris en compte :
0,07 €/km pour les VL et 0,21 €/km pour les PL
- aménagement complet de la RN19 entre Vesoul et Delle à 2x2 voies

L'ÉVOLUTION RÉCENTE DU TRAFIC

Entre 1995 et 2004, le trafic tous véhicules suit une évolution annuelle moyenne de +2,3% en section interurbaine, à comparer avec la moyenne nationale qui s'élevait à +1,8% sur ce type de réseau. Par contre, la progression du trafic poids lourds (PL) suit un rythme plus rapide que celle du trafic tous véhicules (moyenne annuelle de +5,5%). Depuis 2000, on constate un ralentissement de cette croissance.

COMMENT ÉVALUER LES TRAFICS FUTURS SUR LE PROJET

Les prévisions de trafic supposent 4 étapes :

- définir par rapport au projet envisagé les itinéraires concurrents ;
- connaître les trafics actuels en procédant à des enquêtes origine-destination auprès des usagers et à des comptages routiers ;
- estimer l'évolution de la demande de déplacement, qui se traduit par des taux de croissance annuelle de trafic par catégorie d'usager (VL, PL) et par type de trafic (trafic local, trafic d'échange, trafic de transit) ;
- calculer l'intérêt des usagers à emprunter l'infrastructure projetée au regard des autres itinéraires.

LES PRÉVISIONS À HORIZON 2025

Elles sont présentées dans les schémas ci-contre.

Sur le futur aménagement se retrouveront des usagers de la RN 19 effectuant leurs déplacements traditionnels ou nouveaux (trafic induit), mais également des usagers préférant ce nouvel itinéraire à des itinéraires moins directs (trafic déporté).

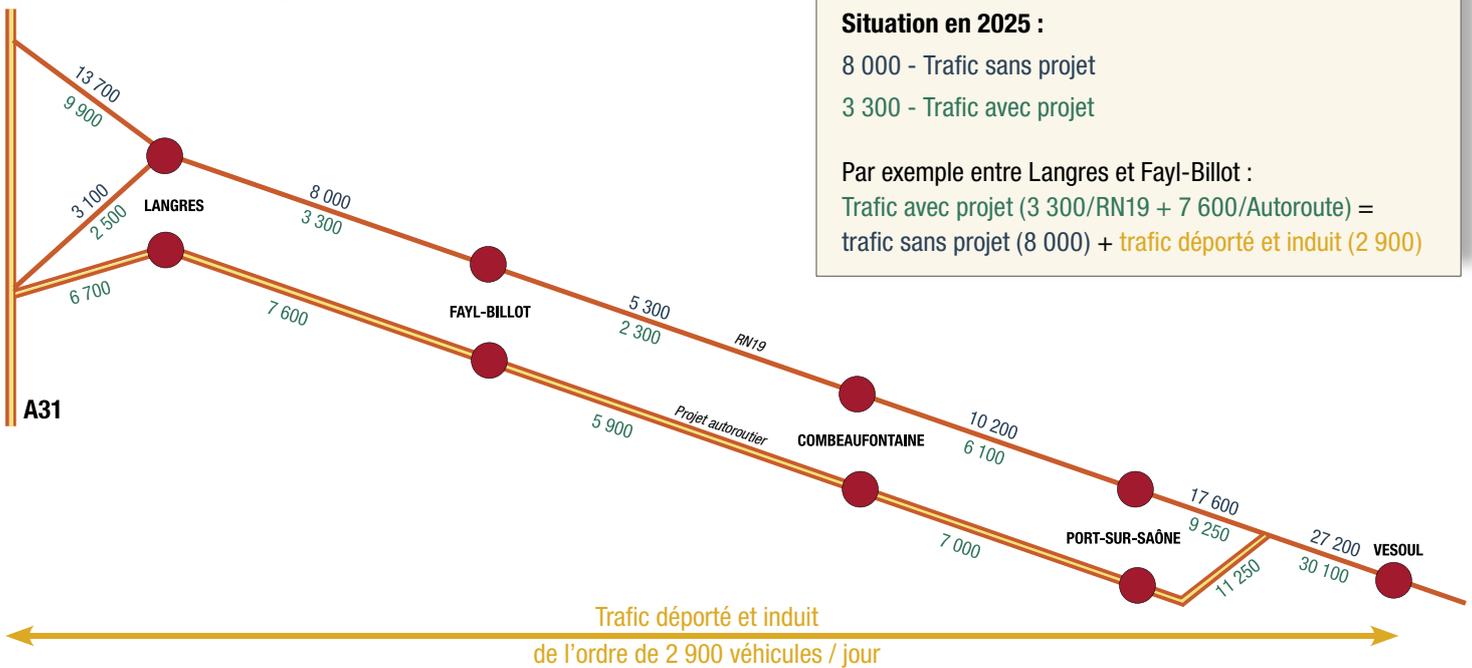
Pour ce qui est des trafics longue distance (par exemple Paris-Mulhouse, Paris-Belfort, Paris-La Suisse), parcourus sur des itinéraires autoroutiers, tels que A5 ou A6 puis A36, le temps gagné grâce au projet d'autoroute A31-Vesoul serait de l'ordre de la demi-heure pour les voitures comme pour les poids lourds.

Pour ce qui est des trafics locaux, le gain de temps pour les voitures serait d'environ une demi-heure entre Langres et Vesoul (77 km), d'environ un quart d'heure entre Langres et Combeaufontaine (49 km), d'environ dix minutes entre Combeaufontaine et Vesoul (25 km).

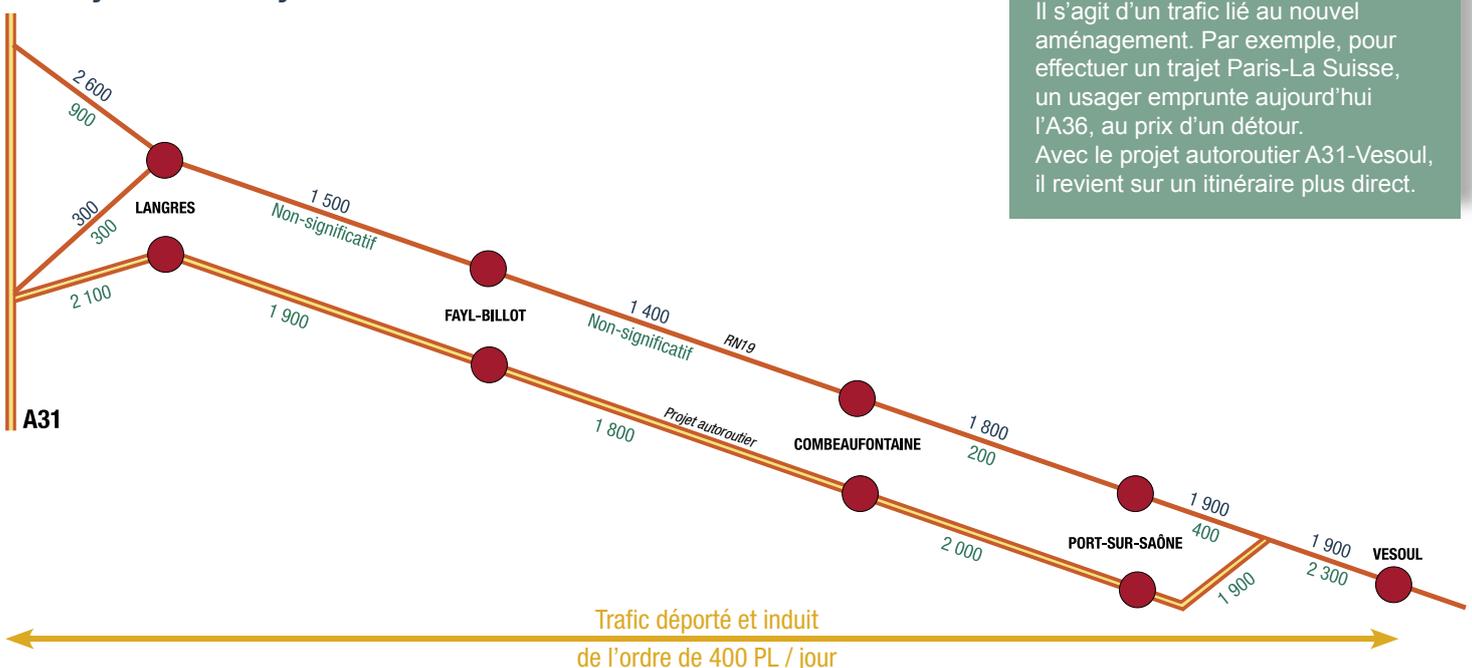
La mise en place de mesures visant à réduire le transit des poids lourds dans la traversée des agglomérations aurait pour effet un report de la quasi-totalité de ceux-ci sur l'autoroute.

REPRÉSENTATION SCHEMATIQUE DES PRINCIPAUX TRAFICS

Trafic journalier moyen TOUS VEHICULES 2025



Trafic journalier moyen POIDS LOURDS 2025



UNE BONNE INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

La section comprise entre Langres et Vesoul présente une faible densité de population et un caractère rural affirmé qui permet d'envisager l'inscription d'une infrastructure routière. Un tracé éloigné des habitations et la déviation des agglomérations simplifient considérablement l'intégration du projet.

Entre A31 et Chalindrey, le principal enjeu d'insertion du projet est représenté par l'agglomération de Langres, ses zones d'activités périphériques et sa richesse patrimoniale. Le relief chahuté impose des couloirs de passage dans lesquels s'inscrivent déjà d'autres infrastructures de transport (routes, canal, voies SNCF).

Entre Chalindrey et Combeaufontaine, les contraintes topographiques s'atténuent et les enjeux environnementaux sont moins nombreux : zones naturelles et paysagères, captages d'alimentation en eau potable.

Entre Combeaufontaine et Vesoul, la densité des enjeux tant naturels qu'humains augmente : vallée de la Saône, zone inondable, alternance de buttes et de dépressions.

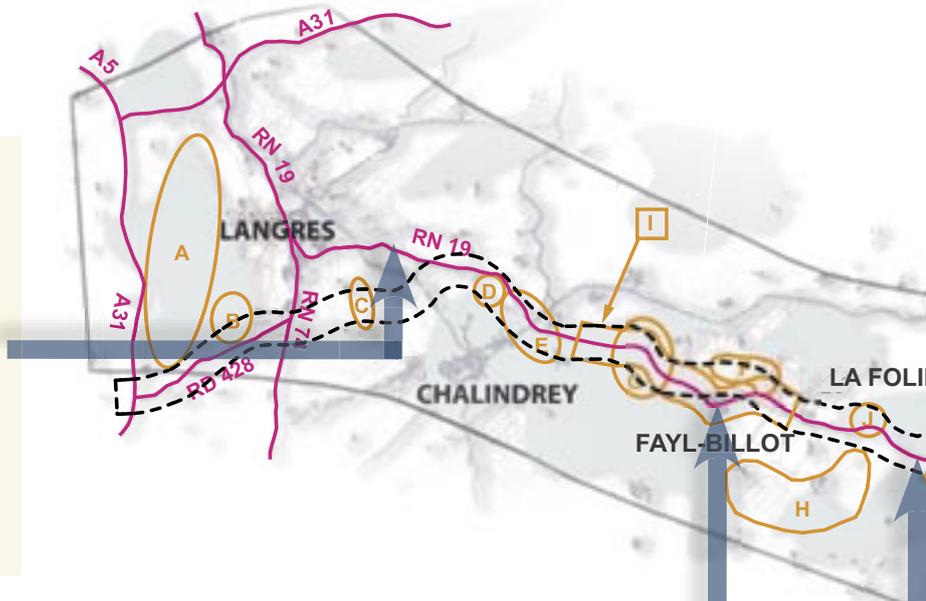
1% PAYSAGE ET DÉVELOPPEMENT

Une démarche partenariale avec les collectivités, au titre du 1% Paysage et Développement, pourra être engagée pour cet itinéraire et contribuer à la valorisation des territoires.

LES SECTEURS REMARQUABLES

A31/Chalindrey

- A** Vallée de la Mouche et le Vallon de Senance, pelouses de Noidant-le-Rocheux, de la Grande Charme et de la Combe Saint Père.
- B** Réseau de pelouses du Fort de la Bonnelle à la Côte Charme intégrant les Forts des Hautures et de Campigny et le réseau des haies en domaines agricoles.
- C** La Marne : Vallon de la source, côte et versant.
- D** Ballon forestier de Culmont.
- E** Plateau de Culmont à Corgirnon.



Chalindrey – la Folie

- F** Mares de Fayl Billot (artificielles)
- G** Forêt à l'Ouest de Fayl-Billot
- H** Bois de Pressigny
- I** Environs de la RN19

A Port-sur-Saône, le tracé Nord envisagé engendre une moindre incidence sur le milieu naturel (traversée plus courte du lit majeur de la Saône) qu'un franchissement de la vallée par le Sud.

LE RESPECT DES MILIEUX NATURELS ET HUMAINS

La mise en conformité de l'itinéraire vis à vis de l'environnement (par ex. bassin de rétention, passage à faune) et des milieux agricoles (par ex. restructurations foncières), qui s'impose au maître d'ouvrage, vise à réduire l'impact de l'infrastructure sur les milieux naturels et humains.

Le territoire concerné bénéficie d'une ambiance sonore généralement calme, les nuisances sonores se cantonnant surtout à proximité des grands axes de circulation et de manière plus marquée dans les agglomérations de Langres et de Vesoul (A31, RN19, RN57, RN74).

Les enjeux liés à la qualité de l'air et à la santé sont essentiellement concentrés dans les traversées d'agglomération (principalement Vesoul, et à un moindre degré Langres et Port-sur-Saône).

LES ZONES NATURA 2000

Le réseau Natura 2000 a été créé par l'Union Européenne dans l'objectif d'assurer la biodiversité par la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et la flore sauvages sur le territoire des États membres.

Cette carte représente les secteurs au sein desquels ont été identifiés des milieux naturels remarquables en contact avec le fuseau du projet. Le tracé cherchera à éviter ou à réduire au maximum les impacts sur les milieux les plus sensibles.

Le choix du fuseau du projet résulte lui-même d'une démarche d'insertion la plus respectueuse de l'environnement naturel et humain de la zone des études préliminaires, notamment dans le secteur de Langres.

Par exemple, **N** désigne la vallée de la Saône, secteur naturel d'intérêt européen classé site Natura 2000 ● au titre de ZPS - zone de protection spéciale

Mise à jour données août 2005.

0 5 10 15 km

--- Fuseau d'étude projet autoroutier

● Zone Natura 2000

Port-sur-Saône – Charmoille

- N** Vallée de la Saône : (zones humides), plusieurs espèces animales et végétales caractéristiques ●
- OP** Massifs forestiers du Chanois et du Bois de la Combe ●
- Q** Ile de Beleau



La Folie- Port-sur-Saône

- J** Mares de la Quarte-Cintrey, Vallée de la Sorlière, Vallée
- K** Sèche des Charmes : végétation aquatique
- L**
- M**



LES ÉCHANGEURS ENVISAGÉS...

Les pages qui suivent vous présentent les différentes possibilités envisagées pour les échangeurs, points d'accès ou de sortie de l'autoroute.

Pour rendre la compréhension plus aisée, le projet vous est présenté en trois parties :

- *la partie Sud de Langres, située entre l'autoroute A31 et Chalindrey ;*
- *la partie Chalindrey - Combeaufontaine ;*
- *la partie Ouest de Vesoul, entre Combeaufontaine et Charmoille.*

Six échangeurs, dont deux situés aux extrémités sont envisagés sur cet itinéraire de 73 km, soit en moyenne un tous les 15 km. Ils permettront d'assurer les échanges avec le territoire et de conforter les foyers de développement (implantation de nouvelles entreprises et/ou aménagement de nouvelles zones d'activités).

La situation de ces six échangeurs tient compte de trois critères principaux :

- *la sécurité,*
- *la volonté des co-financeurs pour l'aménagement de ce territoire,*
- *la rentabilité économique de ces équipements onéreux en investissement et en fonctionnement.*

Les hypothèses présentées ici sont évoquées dans le protocole d'accord de juillet 2006 : elles seront confirmées à l'issue des études et de la concertation.

... AU SUD DE LANGRES



AU SUD DE LANGRES, DEUX OPTIONS SONT POSSIBLES

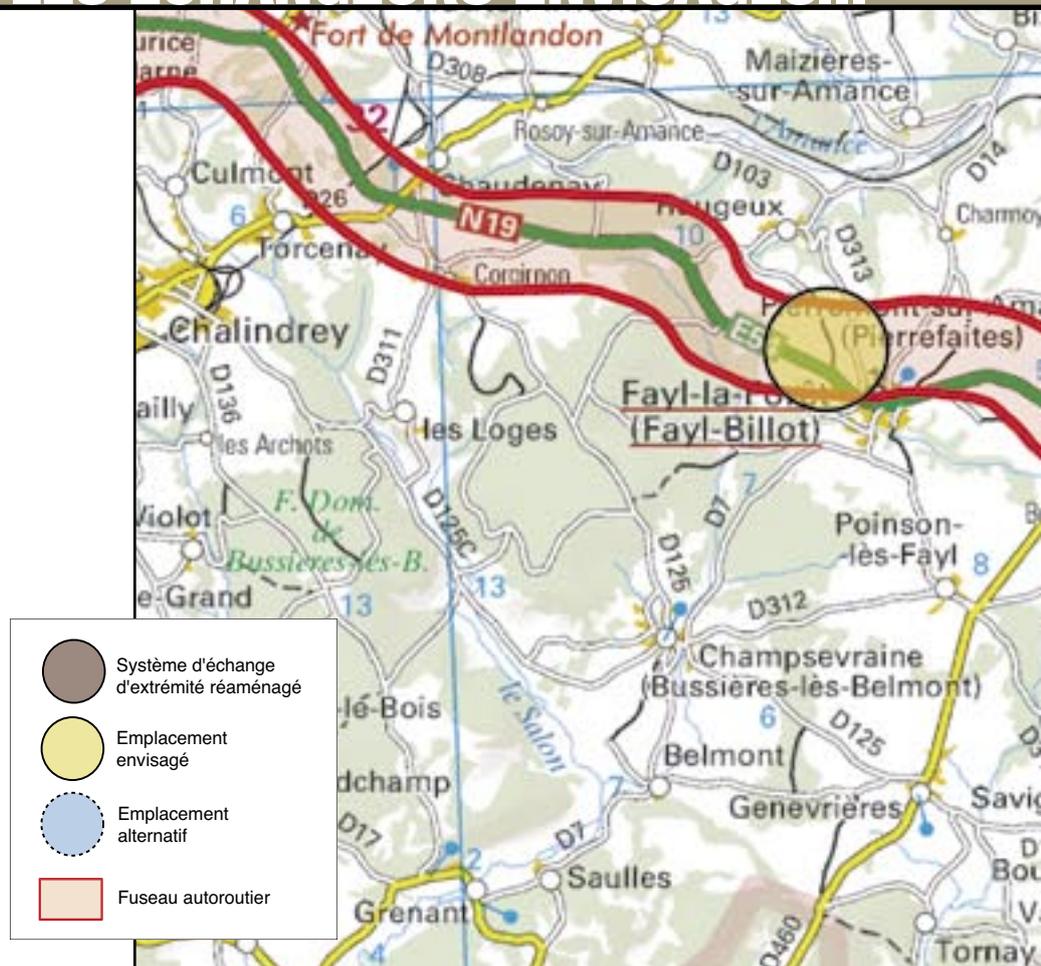
Le protocole prévoit un diffuseur au niveau de la RD17 qui relie Langres à Chalindrey. Ce diffuseur permettrait de desservir la plate-forme bimodale (par fer-route) de Chalindrey et la zone industrielle des Franchises.

Le protocole prévoit également une solution alternative, selon laquelle le diffuseur serait positionné sur la RD974 (ex RN74), plus favorable pour les usagers en provenance du bassin d'habitat du Sud de Langres (Longeau, Prauthoy).

La déviation de Langres Sud

Selon les termes du protocole d'accord entre les partenaires cofinanceurs, un barreau à 2x2 voies aux normes autoroutières, sera mis en service en 2016, qui reliera provisoirement d'Ouest en Est la RD974 (ex RN74), dans le voisinage de l'embranchement de la RD428, à la RN19, à hauteur de Chatenay-Vaudin. Cette déviation intitulée « déviation de Langres Sud » constituera le premier maillon haut marnais de l'autoroute A31-Vesoul. Dans l'attente de la mise en service des autres sections de l'autoroute (inscrite en 2018 selon le protocole), un système d'échange temporaire durant la période 2016-2018 sera créé aux deux extrémités de la déviation de Langres Sud pour permettre le raccordement aux réseaux existants.

LES ÉCHANGEURS ENVISAGÉS...



Dans le secteur compris entre Chalindrey et Combeaufontaine, la situation des échangeurs envisagés est la suivante :

A FAYL-BILLOT, DEUX OPTIONS SONT POSSIBLES

Deux options d'échange sont envisagées dans le protocole :

- soit une implantation à l'Ouest plus proche de Fayl-Billot, pour les usagers qui se tourneraient plutôt vers Langres,
- soit une alternative à l'Est, qui permettrait un échange direct avec la RD460, axe structurant nord-sud, qui a une fonction d'irrigation du territoire entre Bourbonne-les-Bains (environ 30 km au Nord sur la RD460) et Champlitte (environ 25 km au Sud sur la RD460).

A COMBEAUFONTAINE

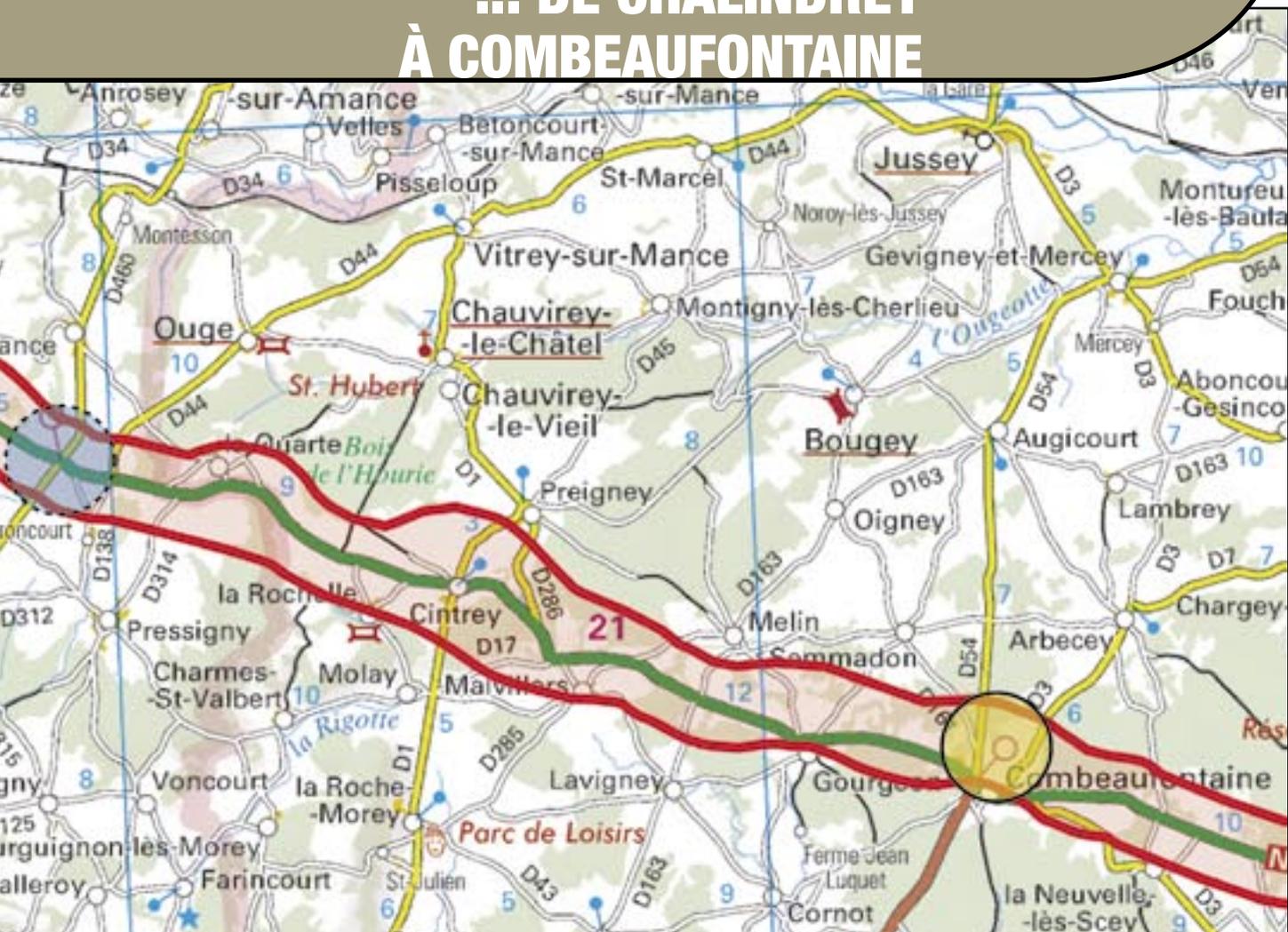
A ce niveau, un échangeur est envisagé. Il permettra d'irriguer un territoire relativement vaste composé principalement des trois bassins de vie de Dampierre-sur-Salon, de Jussey et de Faverney.

Ces bassins rassemblent quelque 22 000 habitants avec les principaux chef-lieux de canton tels que, par exemple, Combeaufontaine et Jussey. Depuis 1982, une grande partie de ce secteur perd des habitants. Cette tendance se trouve confirmée à travers les résultats provisoires du recensement effectué de 2004 à 2006.

A l'heure actuelle, ce secteur géographique est particulièrement éloigné des infrastructures de transport routier et ferroviaire :

- le temps d'accès est en moyenne de 30 minutes pour l'A31 et de plus d'une heure pour l'A36,
- il est en moyenne aujourd'hui de 30 minutes pour les gares SNCF de Langres et de Vesoul.

... DE CHALINDREY À COMBEAUFONTAINE



Cet échangeur ne pourra qu'améliorer l'accessibilité de ces territoires via, notamment la RD54 en direction de Jussey et la RD70 en direction de Gray.

Par ailleurs, l'exercice des activités économiques s'en trouvera grandement facilité, notamment :

- pour les principaux établissements : Hôpital de St Rémy, Tréfileries de Conflandey, Verreries de Passavant-la-Rochère, établissements Quivogne à Polaincourt, Vélocar à Gevigney et constructions métalliques à Dampierre-sur-Salon,
- pour les zones d'activités économiques inscrites au schéma départemental à savoir 3 pôles de développement économique (Jussey, Combeaufontaine et Dampierre-sur-Salon) et 14 zones d'activités locales.

Cet échangeur constituera une porte d'entrée pour un secteur possédant un capital touristique qui ne demande qu'à être développé. Son patrimoine naturel, constitué par la vallée de la Saône qui a su garder des qualités paysagères et environnementales exceptionnelles, constitue un espace touristique attractif, objet de nombreux projets de valorisation, notamment la batellerie de plaisance ou les activités de randonnées.

LES ÉCHANGEURS ENVISAGÉS ... À PORT-SUR-SAÔNE



L'échangeur de Charmoille sera réaménagé.

Deux emplacements sont possibles ensuite :

- soit l'échangeur envisagé par le protocole (Port-sur-Saône Est), qui propose un accès pour les véhicules nombreux venant de Port-sur-Saône et se rendant à Vesoul ;
- soit son alternative, davantage tournée vers Langres, et plus accessible aux populations à l'Ouest de Port-sur-Saône.

Ils permettront d'irriguer un territoire composé principalement du bassin de vie de Vesoul qui rassemble quelque 57 000 habitants avec l'agglomération de Vesoul, le chef-lieu du département et les principaux chef-lieux de canton tels que Port-sur-Saône et Scey-sur-Saône.

Ces deux échangeurs favoriseront la desserte des territoires et amélioreront les temps d'accès aux infrastructures modernes ; ces temps d'accès sont en moyenne de plus d'une heure pour l'A31 et de 45 minutes pour l'A36.

Par ailleurs, la présence des deux échangeurs appuiera le développement économique, notamment :

- pour les principaux établissements de plus de 100 salariés tels que PSA Citroën à Vesoul et tous ses sous-traitants, Fiday Gestion à Chassey-les-Scey, Eurosérum à Port-sur-Saône, Merifa à Vesoul,
- pour les zones d'activités économiques inscrites au schéma départemental à savoir une zone de rayonnement régional à Vesoul, 4 pôles de développement économique (Noidans-le-Ferroux, Vellefaux, Frotey-les-Vesoul et Saulx) et 12 zones d'activités locales,
- pour l'accès aux supermarchés et hypermarchés vésuliens et aux administrations du chef-lieu du département.

Ces deux échangeurs constitueront également une porte d'entrée pour développer l'activité touristique liée à la vallée de la Saône d'une part et au lac de Vaire - Montoille d'autre part, sans oublier le tourisme urbain dans l'agglomération vésulienne.

La déviation de Port-sur-Saône

La déviation de Port-sur-Saône se raccordera à l'actuelle RN19 côté Est sur la déviation à 2x2 voies de Pusey-Charmoille au niveau de l'actuel échangeur de Charmoille, et côté Ouest entre la sortie de l'agglomération et le carrefour avec la RD23.

Ce projet de déviation permettrait de désengorger la traversée de l'agglomération par l'actuelle RN19, ralentie par le franchissement de la Saône par un pont classé (de faible largeur) et caractérisée par le passage régulier de

convois de poids-lourds au milieu d'un bâti resserré.

Il est cohérent avec le projet de contournement Nord-Est de Port-sur-Saône par la RD20 (dont une ébauche a été amorcée par la construction du giratoire d'entrée Est de Port-sur-Saône sur la RN19 et d'une première section reliant la RN19 à la RD100). Il devrait faciliter l'accès aux grands axes de transport pour les activités industrielles de Eurosérum et des tréfileries de Conflandey, comme pour les activités touristiques du port fluvial de Port-sur-Saône.

LES COÛTS ET LES MODALITÉS DE FINANCEMENT

Tous les coûts sont exprimés en valeur actualisée décembre 2006.

Sur la base des études disponibles, les discussions qui ont conduit à la signature du protocole ont permis un accord financier sur les principes et données suivants.

Le coût de construction de la section autoroutière entre Langres (A31) et Vesoul Ouest est estimé à 492 M€ HT (589 M€ TTC).

Ce coût intègre celui des sections apportées en nature : estimé à 62 M€ HT (74 M€ TTC) pour la déviation de Langres Sud et à 74 M€ HT (89 M€ TTC) pour la déviation de Port-sur-Saône.

Ces déviations seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage de l'État puis elles feront partie de la future concession.

Les études de concédabilité ont montré qu'il devrait être nécessaire de verser une subvention publique au concessionnaire afin d'assurer la viabilité économique de la concession autoroutière. Son montant, qui sera définitivement connu après le choix du concessionnaire à l'issue d'un appel d'offres, dépend notamment du niveau de trafic attendu et des tarifs de péage mis en œuvre.

Il serait compris entre 107 et 214 M€ HT (entre 128 et 256 M€ TTC) soit de 30 à 60% du coût de construction des sections réalisées par le concessionnaire.

L'accord signé le 3 juillet 2006 entre l'État et les co-financeurs prévoit les modalités de financement suivantes :

- les déviations de Port-sur-Saône et de Langres Sud, réalisées sous maîtrise d'ouvrage État, sont financées à 75% par l'État et à 25% par les collectivités des territoires concernés ;
- la prise en charge de la subvention d'équilibre (portant sur des montants hors TVA) est financée à 50% par l'État et à 50% par les collectivités au prorata du linéaire concerné.

LES COÛTS

Coût total du projet :
492 M€ HT (589 M€ TTC)

dont déviation de Langres Sud :
62 M€ HT (74 M€ TTC)

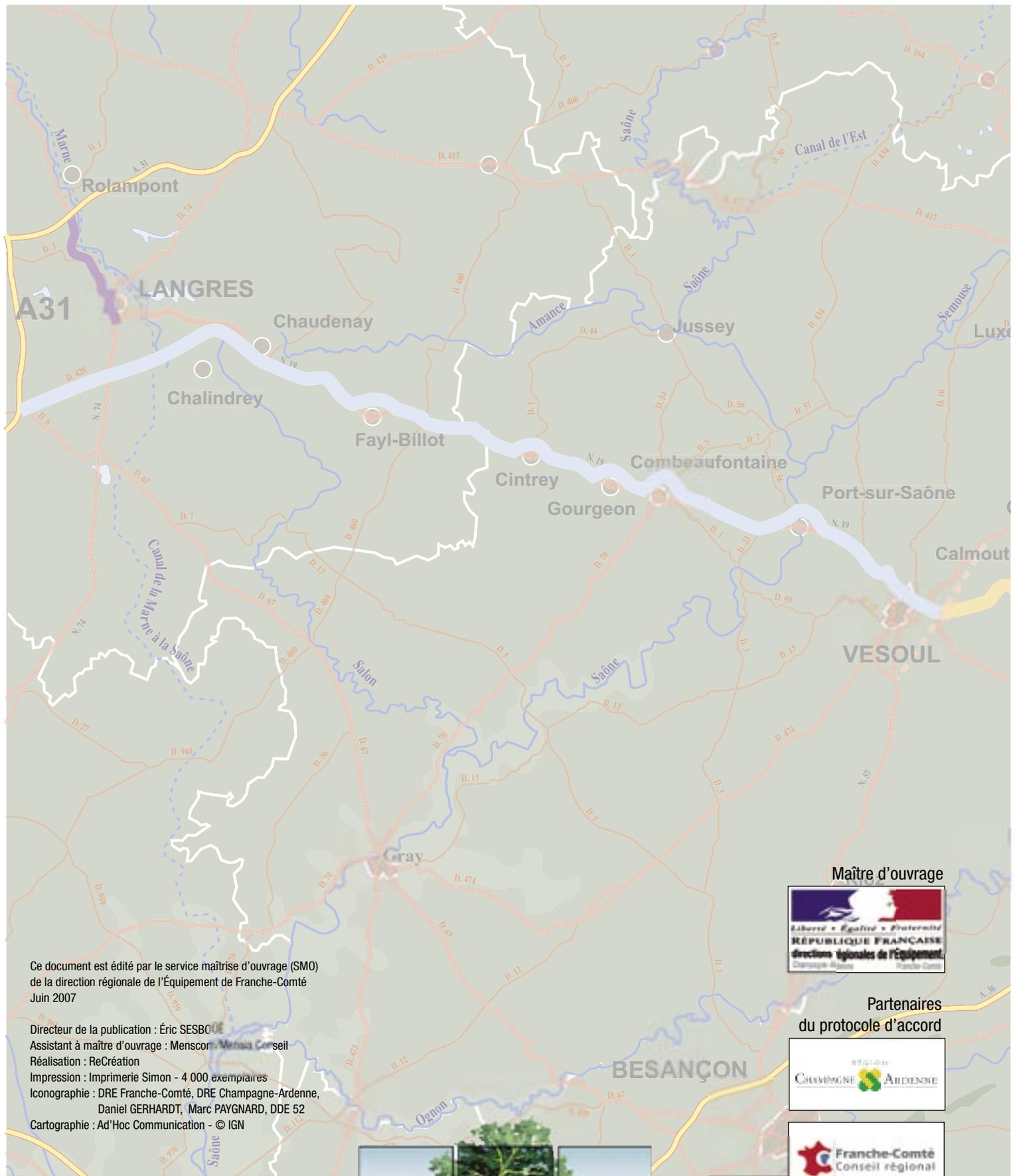
dont déviation de Port-sur-Saône :
74 M€ HT (89 M€ TTC)

Apport en nature

L'apport en nature des deux déviations prioritaires, prévu dans le protocole signé le 3 juillet 2006, permet non seulement d'accélérer la mise en service des sections d'évitement des points durs actuels de l'itinéraire mais également d'alléger la charge financière pour les collectivités locales.

Il vous appartient maintenant d'exprimer votre avis par les différents moyens mis à votre disposition :

- courrier : *CONCERTATION RN19, BP 81265, 25005 BESANÇON CEDEX*
- site Internet : *www.nouvelle-rn19.net*
- ou lors des réunions publiques qui seront organisées à Langres, Fayl-Billot et Port-sur-Saône.



Ce document est édité par le service maîtrise d'ouvrage (SMO) de la direction régionale de l'Équipement de Franche-Comté Juin 2007

Directeur de la publication : Éric SESBOÛE
 Assistant à maître d'ouvrage : Menscorn Mensis Conseil
 Réalisation : ReCréation
 Impression : Imprimerie Simon - 4 000 exemplaires
 Iconographie : DRE Franche-Comté, DRE Champagne-Ardenne, Daniel GERHARDT, Marc PAYGNARD, DDE 52
 Cartographie : Ad'Hoc Communication - © IGN

Maître d'ouvrage



Partenaires du protocole d'accord

