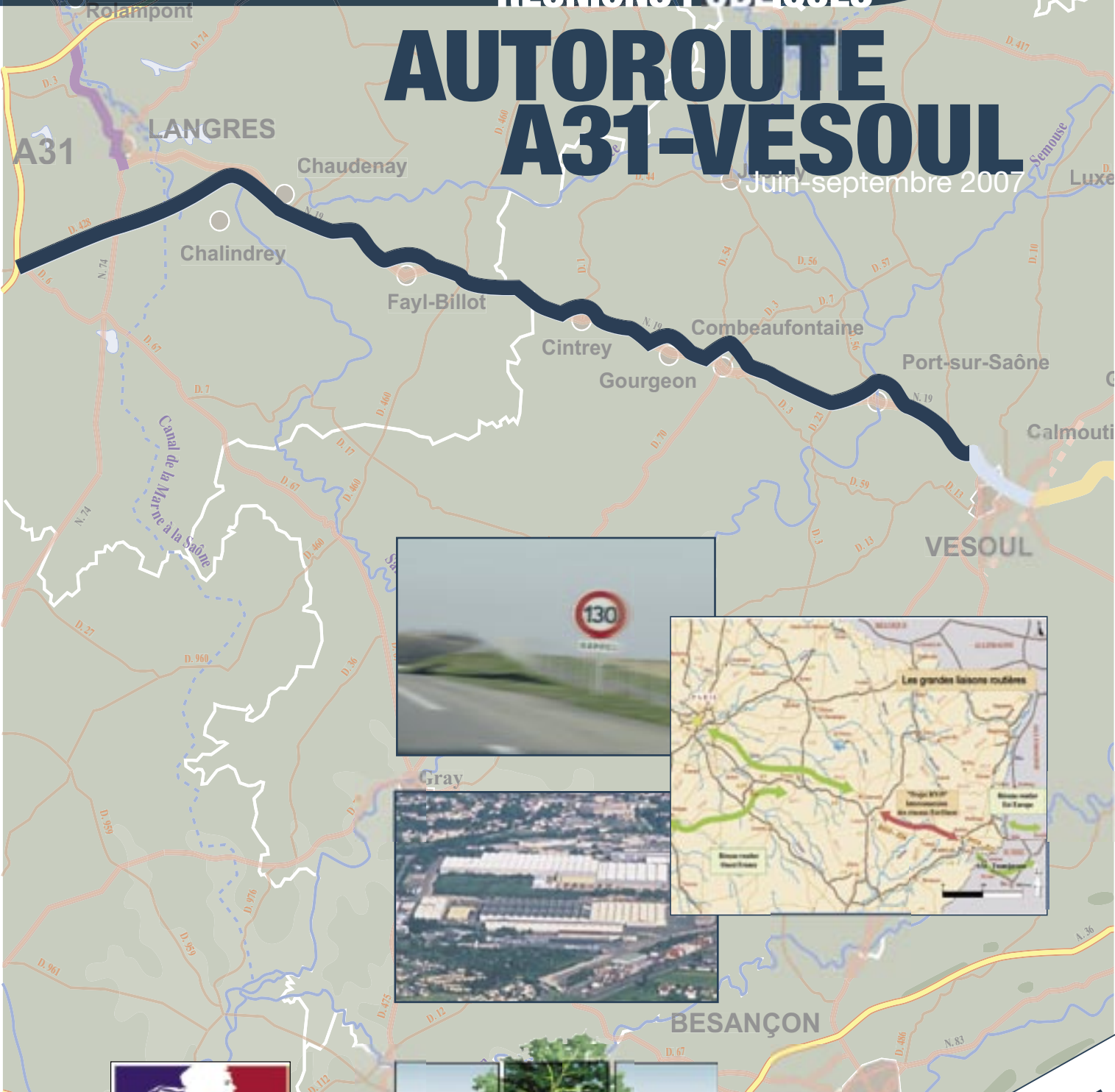


# CONCERTATION

REUNIONS PUBLIQUES

# AUTOROUTE A31-VESOUL

○ Juin-septembre 2007



# RN 19

**FRANCHISSEMENT DE VESOUL**  
Concertation d'octobre  
à décembre 2007



# EDITO



*L'aménagement de la RN19 avance. Entre Vesoul et la frontière suisse, les travaux se réalisent conformément à l'échéancier annoncé pour que cette grande route nationale soit totalement à 2 fois 2 voies.*

*Le protocole d'accord signé le 3 juillet 2006 entre l'État, les régions Franche-Comté et Champagne-Ardenne, les départements de la Haute-Saône et de la Haute-Marne, a marqué une étape nouvelle importante consacrant l'engagement de tous pour que le dernier tronçon Langres-Vesoul soit une autoroute mise en service en 2018.*

*Sollicitée par le ministère des transports comme le prévoit la loi pour des ouvrages de cette nature, la Commission nationale du débat public a recommandé l'organisation d'une concertation à ce sujet.*

*J'ai désigné M. THOMAS comme personnalité indépendante garante de cette concertation. J'invite chacune et chacun d'entre vous à y participer pleinement afin que les décisions qui seront prises quant au tracé définitif et à la bonne insertion de l'autoroute envisagée tirent le meilleur parti de vos contributions et observations afin que cet ouvrage réponde au mieux aux attentes exprimées :*

- pour plus de sécurité
- pour plus d'accessibilité
- pour plus de perspectives de développement durable et équilibré là où vous vivez.

Jean-Marc REBIERE  
Préfet de Région Franche-Comté  
Coordinateur du projet A31-Delle



*La présente concertation présente un aspect original et novateur : comme l'a proposé la Commission nationale du débat public, et pour la première fois en matière routière, son organisation et son déroulement seront placés sous l'égide d'une personnalité indépendante, qui en sera le garant. En proposant cette modalité, la CNDP a entendu inciter l'administration de l'équipement à aller plus loin que la riche expérience qu'elle a des concertations en matière routière, plus loin que son savoir faire reconnu, et à mettre en œuvre des méthodes visant à dynamiser la concertation, à innover et, surtout, à apporter au public concerné les garanties formelles de sincérité et de transparence qu'exigent les normes modernes de la démocratie participative. En acceptant sans réserves de suivre la recommandation de la CNDP, l'administration s'est ainsi engagée dans la voie d'une concertation qu'elle veut exemplaire.*

*Responsable devant la CNDP de la mission qui m'a été confiée, j'aurai à adapter au format de la présente concertation des méthodes tirées de l'expérience acquise par la commission à l'occasion de débats de plus grande ampleur, ou pour d'autres types d'équipements. Associé étroitement à la conception même et à la préparation de la concertation, j'ai été appelé à formuler des observations et propositions quant à son organisation. J'aurai à en suivre à chaque stade le déroulement, en veillant à la sincérité des réunions publiques, à ce que le public dispose des moyens de s'exprimer, et à ce qu'il soit répondu à ses questions.*

*Si le déroulement de la concertation appelle des observations de votre part, c'est auprès de moi qu'elles devront être formulées (en revanche, je n'ai pas qualité pour être saisi du fond du projet). Bien évidemment, je vous répondrai, et de l'ensemble du processus, je dresserai un rapport qui sera rendu public.*

*Tout est donc en place pour la recherche de la meilleure décision et pour une expérience de démocratie citoyenne. Cher public, c'est à vous qu'il appartient maintenant de jouer votre partie.*

José THOMAS  
Garant de la concertation

## UNE PERSONNALITÉ GARANTE DE LA CONCERTATION

Conformément aux recommandations de la CNDP, M. José THOMAS a été désigné comme personnalité indépendante appelée à être le garant de la concertation. Son indépendance est garantie par sa qualité de président de tribunal administratif honoraire. Il est un familier des questions juridiques et administratives que posent les grands ouvrages linéaires et des procédures de consultation du public aux divers stades d'avancement d'un projet.



# UN PROGRAMME D'AMENAGEMENT POUR LA RN19

Depuis plus de dix ans, l'État et les collectivités territoriales conduisent une réflexion d'aménagement de l'itinéraire RN19 entre Langres et Belfort. Cette réflexion vise aussi bien les conditions de circulation que l'accessibilité des territoires.

Ainsi la durée des trajets entre Langres-Belfort (2 h pour 145 km) ou entre Vesoul et Belfort (1 h pour 66 km) apparaît comme un frein au développement économique et à la mise en valeur du territoire. Par ailleurs, la présence importante de poids lourds, la traversée de villages, les difficultés de dépassement liées au profil de la route handicapent le niveau de service et peuvent être des facteurs d'insécurité routière.

Face à l'évolution croissante des trafics, les études, engagées dès 1993, ont été poursuivies pour tester trois partis d'aménagement :

- 1 - une autoroute à péage construite entièrement en tracé neuf ;
- 2 - un aménagement sur place de l'itinéraire actuel (RN19-RD438) en route express avec déviation des agglomérations ;
- 3 - un aménagement sur place en route express comprenant 2 sections en tracés neufs (A31-Langres Est et Vesoul-Lure).

En 1999, une consultation des parlementaires, des collectivités locales, des chambres consulaires et des associations a eu lieu. Le dossier constitué présentait un fuseau de l'ordre de 30 km de large situé de part et d'autre de la RN19, les enjeux économiques et territoriaux, l'offre et la demande de transport, les perspectives d'évolution en absence d'aménagement et les enjeux environnementaux.

Sur la base des études et des avis recueillis, il a été décidé :

- de retenir la troisième option d'aménagement à savoir : un aménagement sur place avec 2 sections en tracés neufs ;
- mais également :
- de prolonger l'étude de la liaison au-delà de l'autoroute A36 jusqu'à Delle, pour relier la Suisse et se raccorder sur la Transjurane,
- et de traiter en priorité la section Vesoul-Delle, la plus chargée en trafic.

En 2000, l'État et les collectivités territoriales ont signé une convention particulière de financement pour mettre en œuvre ces décisions sur la période du XII<sup>e</sup> plan (2000-2006).



# UN PROGRAMME D'AMENAGEMENT POUR LA RN19

## L'AVANCEMENT DU PROJET DE ROUTE EXPRESS ENTRE VESOUL ET DELLE

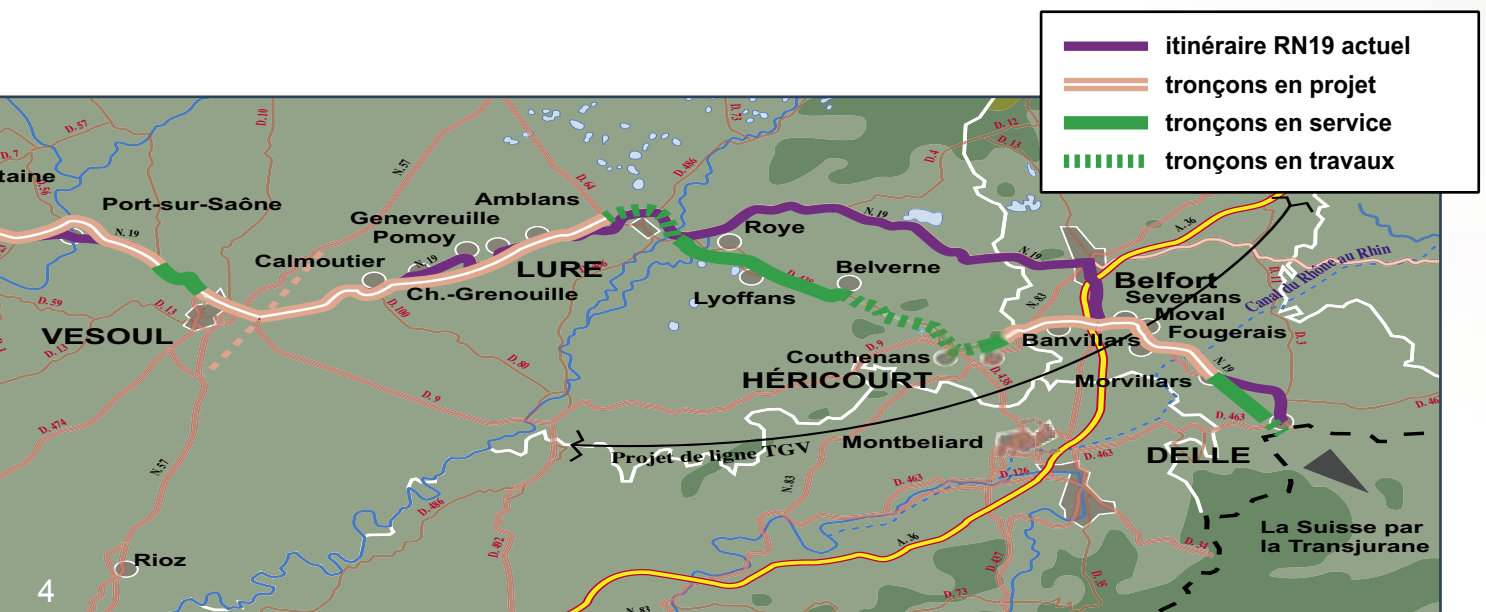
Les sections à l'Est se caractérisent par le volume et la nature variée des trafics générant d'importants ralentissements, en particulier sur la section entre Lure et Héricourt.

L'aménagement de cette partie d'itinéraire doit intégrer le phénomène de cumul des trafics de la RN57 et de la RN19 mais aussi la volonté d'améliorer les conditions de contournement des Vosges pour les liaisons Ouest-Est et l'objectif d'optimisation de la desserte de la gare TGV à Belfort-Meroux.

Les études et les concertations qui se sont poursuivies ont débouché sur deux déclarations d'utilité publique : en 2003, pour la section entre Lure et Delle ; en 2005, pour la section Vesoul-Lure.

Un avenant à la convention financière de 2000 a été signé le 2 août 2006. Il confirme le plan d'actions des maîtres d'ouvrage et actualise les volumes financiers consacrés aux opérations sur la période 2000-2008, soit 275 M€, permettant ainsi de réaliser l'essentiel des travaux de Lure Ouest à Delle.

Actuellement, la partie Est du projet d'aménagement est en phase d'études et de travaux, certains avec une perspective de mise en service progressive jusqu'en 2014. Sont déjà mises en service les sections de : Lure-Lyoffans (2001), Héricourt-Territoire de Belfort (2002), Lyoffans-Belverne (2005), toutes sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de la Haute-Saône, ainsi que la voie rapide interurbaine Morvillars-Delle (2005). La déviation de Lure et la section Lure-Héricourt seront quant à elles opérationnelles en 2009 et la section Calmoutier-Amblans en 2014.







## LE NOUVEAU PROJET D'AUTOROUTE ENTRE LANGRES ET VESOUL

Entre Langres et Vesoul les accords de 2000 ont d'abord permis de faire progresser les études. Celles-ci ont montré que l'aménagement de la RN19 strictement sur place à l'Est de Langres serait difficile à réaliser dans le respect des normes techniques : un simple élargissement à 2x2 voies ne pouvait être envisagé, la géométrie de la voie devait aussi être reprise tant en plan (virages) qu'en long (creux/bosses).

Une solution de route express en tracé neuf à proximité de la RN19 est apparue préférable : notamment moindre coût de construction, travaux réalisés hors circulation et utilisation de la route actuelle comme itinéraire de substitution.

En 2002-2003, les études et concertations permettaient d'aboutir à une définition sommaire du projet : fuseau d'étude, positionnement du système d'échanges, estimation du coût et échéancier de mise en service.

Considérant la perspective de mise en service au plus tôt en 2025 de la partie Ouest de l'itinéraire, les acteurs locaux ont suggéré que soit recherchée une solution pour avancer le terme de réalisation du projet.

Dès la mi-2004, les études ont confirmé la faisabilité technique et économique d'une concession autoroutière. Grâce à l'apport de capitaux privés, la mise en concession des 73 km entre Langres-Sud et Vesoul est à même d'accélérer la réalisation de la liaison et de porter la nouvelle échéance à 2018.

### Un accord financier pour cette nouvelle perspective d'aménagement

Une décision de principe sur la clé de financement entre l'État et les collectivités territoriales était nécessaire pour progresser sur ce projet. Mandat a été donné au préfet de la Région Franche-Comté pour mener ces discussions.

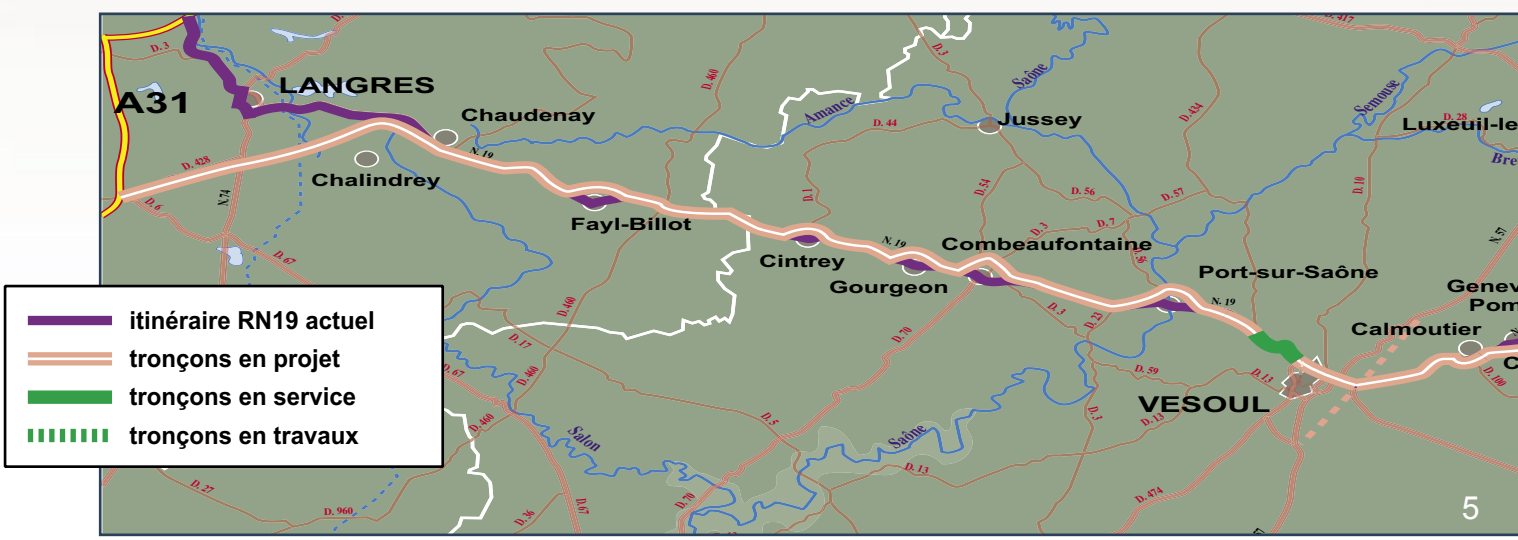
Le 3 juillet 2006, un protocole d'accord financier entre l'État et ses partenaires territoriaux a été signé. Il précise le nouveau parti d'aménagement, son calendrier et les modalités de financement (voir p. 23).

**FINANCEMENT D'UN PROJET ROUTIER**

Deux types de solutions financières peuvent être envisagés en vue de la réalisation d'un projet routier à haut niveau de service : la concession ou le montage classique en maîtrise d'ouvrage publique.

Dans le cadre d'une concession, l'État confie la maîtrise d'ouvrage de son infrastructure à un tiers. Celui-ci, appelé concessionnaire, réalise en tant que maître d'ouvrage l'infrastructure, la finance et l'entretien. En contrepartie, le concessionnaire est autorisé à percevoir des péages sur l'autoroute qui lui permettent de couvrir ses dépenses de conception, de construction, d'exploitation et de financement. Dans les cas où le projet ne s'équilibre pas par lui-même, les autorités publiques sont conduites à verser au concessionnaire une subvention d'investissement. Son montant est déterminé définitivement lors de la contractualisation entre le concessionnaire et l'État.

Dans le cadre d'un montage classique en maîtrise d'ouvrage publique, l'État réalise l'infrastructure routière sur crédits budgétaires et, le cas échéant, en partenariat avec les collectivités territoriales. Pour cela, l'État a recours à la passation de marchés publics en fonction de l'importance des crédits annuels disponibles. Cela peut avoir pour conséquence un fractionnement des projets et donc l'étalement de leur réalisation dans le temps.



# UNE CONCERTATION RECOMMANDÉE PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

## LA CNDP

La Commission nationale du débat public (CNDP) rassemble 21 membres issus notamment du Parlement, des juridictions de l'ordre administratif et judiciaire, des associations de protection de l'environnement, des associations d'usagers. Elle est chargée de veiller au respect du principe de participation du public aux débats dans l'élaboration de projets d'aménagement ou d'équipement (création d'autoroutes, de lignes ferroviaires, d'installations nucléaires...). Il est obligatoire de saisir la CNDP lorsque certains seuils de coût prévisionnels sont dépassés.

## CALENDRIER DES RÉUNIONS PUBLIQUES SUR LANGRES- VESOUL

- à Port-sur-Saône le 26 juin 2007  
salle des Bateliers à 18h00
- à Fayl-Billot le 27 juin 2007  
salle de l'Oseraie à 18h00
- à Langres le 28 juin 2007  
au Théâtre à 18h00

Une seconde série de réunions (les réunions de clôture) sera organisée aux mêmes endroits au mois de septembre 2007

## LE PRINCIPE DE LA CONCERTATION

Saisie par le ministère de l'équipement, conformément à la loi, la Commission nationale du débat public a considéré, dans sa décision du 6 décembre 2006, qu'il n'était pas nécessaire d'organiser un débat public sur le projet d'aménagement de la RN19 entre A31 et Vesoul. Elle a toutefois recommandé à l'État, maître d'ouvrage, de mener une concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante.

En conséquence, conformément à cette recommandation, le ministre a décidé de mettre en œuvre un processus de concertation en deux temps :

- d'abord une concertation sur la section entre l'A31 et l'Ouest de Vesoul (Pusey-Charmoille) ;
- ensuite, une concertation concernant le franchissement de Vesoul.

Il en a confié la mission au préfet de Région Franche-Comté, préfet coordonnateur.

La concertation a pour objet de permettre aux acteurs socio-économiques, aux collectivités, aux associations, aux particuliers, d'exprimer leurs attentes, leur savoir, leurs observations et d'apporter leurs contributions sur le principe du projet et sur les modalités de sa réalisation.

La concertation s'inscrit au début d'un processus d'étude du projet qui, comme pour tout équipement routier d'importance, est appelé à durer plusieurs années et comportera plusieurs phases de plus en plus fines. Au stade où elle se situe, la présente concertation portera principalement sur les options et les grandes caractéristiques de l'aménagement. Elle n'est donc pas conçue pour la discussion de détails.

D'autres modalités de dialogue avec le public seront mises en place ultérieurement à l'occasion des phases suivantes d'élaboration du projet, avant que celui-ci soit suffisamment affiné, précisé et élaboré pour que l'opération soit présentée à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

## LE PREMIER TEMPS DE LA CONCERTATION

- Trois réunions publiques de lancement sont organisées à Langres, Fayl-Billot, Port-sur-Saône.

Elles comportent, après un bref rappel historique :

- la présentation du protocole d'accord du 3 juillet 2006, de l'état d'avancement des études et du projet du maître d'ouvrage ;
  - une phase d'écoute et d'échange avec le public présent.
- Trois réunions publiques de clôture sont ensuite prévues aux mêmes endroits (Langres, Fayl-Billot, Port-sur-Saône) où les auteurs des principales contributions sont invités à prendre la parole, ces contributions servant de socle à un échange avec le public.
  - A l'issue des réunions de clôture, le maître d'ouvrage et la personnalité garante réaliseront un bilan d'étape des apports de ce premier temps de concertation qui sera rendu public, avec pour annexes l'ensemble des contributions et des questions/réponses.



## LE DEUXIÈME TEMPS DE LA CONCERTATION

- Un dossier de concertation sur Vesoul sera diffusé qui présentera les différentes options de franchissement, que ce soit par un aménagement sur place ou par la réalisation de tracés neufs en contournement par le Nord. Ce dossier intégrera les études d'aménagement urbain liées aux trois variantes envisagées et menées en partenariat entre l'État, la Ville et la Communauté d'Agglomération de Vesoul.
- Une réunion publique de lancement sera organisée à Vesoul début octobre 2007, visant à présenter le projet dans ses différentes options et à amorcer le dialogue avec le public.
- Une réunion publique de clôture sera organisée à Vesoul courant décembre 2007, où les auteurs des principales contributions seront invités à prendre la parole, ces contributions servant de socle à un échange avec le public.
- A l'issue de la réunion de clôture, le maître d'ouvrage et la personnalité garante réaliseront la synthèse des apports de ce second temps de la concertation qui sera rendue publique, avec pour annexes l'ensemble des contributions et des questions/réponses portant sur le franchissement de Vesoul.

## LE BILAN DE LA CONCERTATION

- Dans les deux mois qui suivent ces deux temps de concertation, le maître d'ouvrage et la personnalité garante réaliseront le compte-rendu de la concertation dans son intégralité. Ce compte-rendu sera rendu public, avec pour annexes l'ensemble des contributions et des questions/réponses (ce compte-rendu final intégrera les apports de la concertation sur le projet A31-Vesoul qui auront été collectés après le bilan d'étape du premier temps de concertation).
- Sur la base de ces documents, le maître d'ouvrage, après avoir rendu compte à la Commission nationale du débat public et recueilli son avis, fera connaître sa décision quant au principe de la poursuite du projet, quant aux modalités de cette poursuite, ainsi que, le cas échéant, les principales modifications apportées au cahier des charges de l'étude du projet.

### LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Outre sa participation éventuelle à une réunion publique, toute personne ou organisation souhaitant s'informer sur le projet ou sur les modalités de la concertation a la possibilité de consulter le site [www.nouvelle-rn19.net](http://www.nouvelle-rn19.net).

Toute personne ou institution qui le souhaite est invitée à faire part de ses réactions au maître d'ouvrage, sous la forme d'une contribution écrite.

Elle peut s'exprimer :

- soit en adressant un courrier à :  
CONCERTATION RN19  
BP 81265  
25005 BESANÇON CEDEX
- soit en remplissant et en envoyant, par courriel, le formulaire mis à sa disposition sur le site [www.nouvelle-rn19.net](http://www.nouvelle-rn19.net).

## LES RÉUNIONS PUBLIQUES SUR LANGRES-VESOUL





# LE PROJET D'AUTOROUTE DE L'A31 A VESOUL

Selon le protocole d'accord du 3 juillet 2006, l'option privilégiée par l'État et les collectivités pour la section A31-Vesoul se présente sous la forme d'une autoroute à péage avec la réalisation prioritaire de deux déviations d'agglomération à Langres Sud et à Port-sur-Saône. Ces deux sections prioritaires réalisées sous maîtrise d'ouvrage État seront intégrées ensuite à la concession (voir p. 5) sous forme d'un apport en nature.

Le projet a pour origine, à l'Ouest, le branchement sur l'A31 à proximité de l'actuel échangeur de Langres Sud et se raccorde, à l'Est, sur la déviation de Pusey-Charmoille (voir la carte détachable au centre du document). Il s'inscrit dans le fuseau d'études envisagé initialement dans l'hypothèse d'une route express, moyennant des adaptations ponctuelles.

La vitesse sera limitée à 130 km/h, avec possibilité d'adaptation locale, notamment au niveau de la Combe de Chalindrey.

En matière d'échange et d'exploitation de la future infrastructure, les réflexions actuelles conduiraient à envisager les mesures suivantes.

- Six points d'échanges sont prévus (voir p. 18 à 22), dont deux aux extrémités, de manière à assurer la desserte des territoires traversés et à limiter les impacts sur les espaces naturels.
- Un système de péage de type fermé sur l'ensemble de l'axe est envisagé avec des barrières de péage au niveau de chaque diffuseur et une barrière de péage en pleine voie entre Port-sur-Saône et Pusey-Charmoille.
- Il est prévu d'implanter deux aires de repos et une aire de service entre Langres et Vesoul, mais leurs positionnements ne sont pas définis aujourd'hui.

Ces orientations seront précisées à un stade ultérieur d'étude et en particulier dans la perspective des discussions avec les candidats à la concession.

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.

## Les objectifs de mise en service

- 2014 pour la déviation de Port-sur-Saône.
- 2016 pour la déviation de Langres Sud.
- 2018 pour les autres sections entre Langres (A31) et Vesoul Ouest.

# POURQUOI CE PROJET ?

Le projet vise à améliorer la qualité de service de la liaison entre Langres et Vesoul et, plus globalement, entre l'Atlantique et le Sud de l'Allemagne. Ce projet est d'autant plus important qu'il n'existe guère d'alternatives à la route pour assurer ces liaisons. Il a pour ambition de favoriser l'ancrage durable des projets de développement régionaux et locaux sur les territoires traversés.

## RENFORCER LA SÉCURITÉ

Le projet vise à mieux écouler les trafics en réduisant les difficultés de circulation provoquées par les poids lourds ou les convois exceptionnels et en diminuant les risques d'accident, sujet préoccupant sur cet axe (surveillance continue, viabilité hivernale de niveau maximum, etc.).

### La RN19 aujourd'hui

L'axe RN19 (Langres-Lure)-RD438 (Lure-Héricourt)-RN1019 (Héricourt-limite Haute-Saône-Territoire de Belfort) est aujourd'hui essentiellement constitué d'une chaussée à deux voies, avec des carrefours à niveau souvent non aménagés. Il présente un profil sinueux, chahuté par des sommets de côtes. Il est ponctué, sans transition, d'aménagements partiels à 3 voies ou à 2x2 voies permettant des dépassements, avec un risque lié au maintien sur de grandes longueurs de tronçons à 2 voies, spécialement entre Langres et Vesoul. Il traverse de nombreuses agglomérations sans que leur caractère urbain soit clairement perceptible. Il permet l'accès direct des riverains. Ce sont ces écarts de qualité de service qui désorientent les usagers et qui provoquent des comportements potentiellement dangereux (vitesse excessive), avec des risques d'accidents.

Sur l'itinéraire, les taux d'accidents sont supérieurs à la moyenne nationale : taux proche de 11 accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus sur la section entre Port-sur-Saône et Charmoille, taux proche de 20 sur la partie située en Haute-Marne pour une moyenne nationale voisine de 9. Ils sont principalement liés aux caractéristiques de la route (voir encadré) et à la forte proportion de poids lourds qui induisent des comportements à risques (dépassements hasardeux). Certaines agglomérations traversées sont également concernées, avec des accidents impliquant des piétons ou impactant des habitations. Depuis 1994, on déplore un piéton tué, 8 piétons gravement blessés, 9 piétons légèrement blessés ; la majorité des accidents impliquant des piétons se produit à Port-sur-Saône. Malgré la réalisation d'aménagements (par exemple, un giratoire à l'Est de Port-sur-Saône), la sécurité reste, depuis les années 90, un des principaux sujets d'inquiétude concernant cet itinéraire.

### LES POIDS LOURDS

Le trafic poids lourds, surtout sur longue distance (flux de transit, flux d'échange), est supérieur aux moyennes enregistrées en France sur les routes nationales, notamment entre Langres et Chalindrey (entre 25 et 30% pour 12% pour la moyenne nationale sur des itinéraires comparables). Par ailleurs, la liaison Langres-Delle constitue un des itinéraires nationaux les plus chargés en convois exceptionnels de longue distance.





- Répondre aux impératifs de fiabilité et de régularité des temps de parcours pour le transport des marchandises, particulièrement dans le secteur automobile fortement implanté localement.

La carte ci-contre montre le foisonnement des zones d'activités concernées par le projet autoroutier : plusieurs parcs d'activité de niveau régional, surtout à proximité de Langres et de l'A31 ainsi qu'à Vesoul, et de très nombreuses zones d'activités communales.

Plusieurs zones de développement économique sont également ancrées sur les infrastructures qui irriguent le territoire (RN19 d'Est en Ouest, RN57 du Nord au Sud).

### Zones d'activités autour de la RN19

(sources: CCI Haute-Marne et Conseil Général Haute-Saône 1er trimestre 2006)



REPRODUCTION INTERDITE  
Machin / 05 104 10308 / SQ / CP  
Conception : DRDES OPRI/Coline ALP  
Sources : © IGN-BéCarto® 2002 / INSEE / DATAR / IODET / IODES  
1051-dre-01/locaux/developpement\_economique\_etablissemnts\_langres\_vesoul\_rn19.wor  
SA / 16 mai 2007

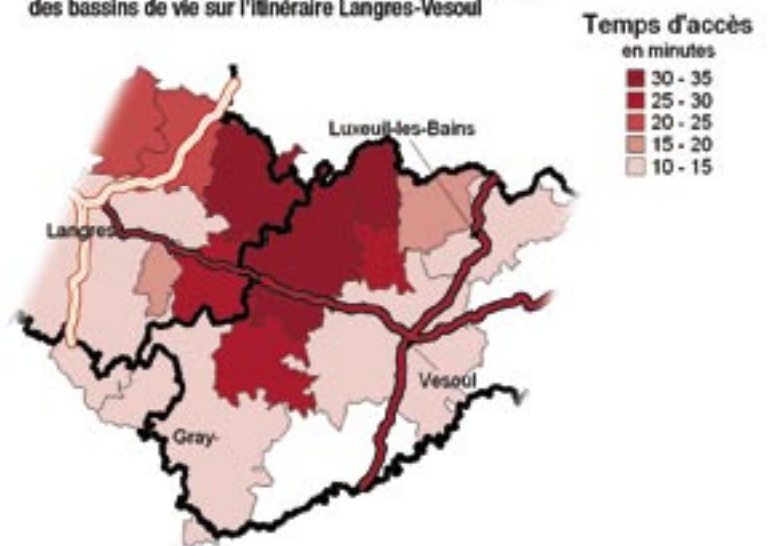
### L'importance de la régularité des temps de parcours

La non régularité des temps de parcours pénalise aujourd'hui l'activité économique et l'organisation de la production en particulier. Les entreprises du secteur rencontrent des difficultés récurrentes pour l'élaboration des plans de transport, en raison des aléas dans la durée des trajets et des points noirs de l'itinéraire (engorgements de Port-sur-Saône par exemple). La forte dépendance de l'emploi envers le secteur de l'industrie automobile (le groupe PSA représente 40 000 emplois en Franche-Comté et ses sous-traitants environ 5 000 emplois) crée une situation de vulnérabilité pour ces territoires à forte tradition industrielle. Dans un contexte de recomposition entre donneurs d'ordres et fournisseurs, l'adaptation des infrastructures aux nouvelles conditions d'échange constitue un enjeu crucial pour le maintien du potentiel économique des territoires concernés par le projet.

- Faciliter l'accès, pour les habitants et les acteurs économiques, aux équipements collectifs et aux services des zones urbaines, comme aux équipements de transport rapide, notamment à la future gare de la Branche Est du TGV Rhin-Rhône (Belfort-Montbéliard TGV), à l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse et au réseau autoroutier.

Sur la zone du projet, le temps d'accès aux équipements de santé est très important : il est d'environ 25-35 minutes, alors que la moyenne nationale est de 22 minutes. Les bassins de vie de Bourbonne-les-Bains, Jussey et Vauvillers sont particulièrement concernés, avec temps d'accès supérieurs à 30 minutes.

### Temps d'accès moyens aux équipements et aux services des bassins de vie sur l'itinéraire Langres-Vesoul



REPRODUCTION INTERDITE  
Machin / 05 104 10308 / SQ / CP  
Conception : DRDES OPRI/Coline ALP  
Sources : © IGN-BéCarto® 2002 / INSEE / DATAR  
1051-dre-01/locaux/developpement\_economique\_etablissemnts\_langres\_vesoul\_rn19.wor  
SA / 15 mai 2007

Source MEDAD - Inventaire Mai 2007