



*Direction régionale
de l'Équipement de Franche-Comté*

*Direction régionale
de l'Équipement de Champagne-Ardenne*

Projet d'aménagement de la RN19 entre Langres (A31) et Vesoul Est

Bilan de la concertation recommandée par la Commission nationale du débat public

3.1 LA SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE RELATIFS À LA SECTION LANGRES-VESOUL

01 avril 2008

Avant-propos

La concertation qui s'est tenue entre le 26 juin et le 3 octobre 2007¹ permet d'apprécier la mobilisation des acteurs locaux : une soixantaine et une vingtaine de personnes ont assisté aux deux réunions de pré-information des 18 et 19 juin destinées aux élus et aux acteurs économiques ; respectivement 200, 180 et 80 personnes ont participé aux réunions de concertation Port-sur-Saône (26 juin), Fayl-Billot (27 juin) et Langres (28 juin) ; environ 30 personnes étaient présentes à l'atelier thématique de Langres (18 septembre) ; respectivement 100, 80 et 100 personnes ont participé aux réunions de concertation de Port-sur-Saône (1^{er} octobre), Langres (2 octobre) et Fayl-Billot (3 octobre).

Les collectivités et les élus ont répondu positivement à l'appel à contributions formulé par le garant et par le maître d'ouvrage. Au total 75 communes, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), collectivités départementales et régionales ont adressé une contribution, ainsi que plusieurs parlementaires.

L'atelier thématique de Langres sur le positionnement de l'échangeur a été l'occasion d'une forte mobilisation des collectivités et acteurs économiques haut marnais, et notamment de l'association Axiale et de la chambre de commerce et d'industrie (CCI).

Les chambres d'agriculture des deux départements se sont également exprimées. Un certain nombre d'acteurs économiques ont quant à eux joué le jeu des réunions publiques, via les tables-rondes d'octobre 2007.

Deux associations de défense de l'environnement se sont également exprimées lors de la concertation (par écrit et lors des réunions publiques), cependant sur un mode très générique : la fédération France Nature Environnement (FNE) représentée localement par les fédérations Franche-Comté Nature Environnement (FCNE) et Haute-Saône Nature Environnement (HSNE), et l'association de protection de l'environnement des 6 cantons (APE 6), association représentant le secteur de Port/Saône.

Par ailleurs, on notera une relative mobilisation des habitants eux-mêmes, via une soixantaine de contributions écrites mais aussi via une motion des habitants de la commune de Saints-Geosmes.

¹ une soixantaine de contributions ont continué à nous parvenir après le 21 septembre 2007 (les réunions publiques d'octobre 2007 portant sur les contributions reçues jusqu'au 21 septembre 2007), la présente synthèse en tient compte

Les principaux enseignements de la concertation

1 - La concertation a confirmé le souhait largement partagé d'une réalisation rapide du projet d'aménagement au bénéfice de l'aménagement du territoire et du développement local. Ce projet à l'historique déjà ancien et qui a fait l'objet d'un protocole d'accord en juillet 2006 entre l'Etat et les collectivités co-financeurs, est fortement attendu par les acteurs du territoire. Face à un projet que certains disent attendre depuis 30 ans, c'est l'impatience qui caractérise l'opinion :

- les grandes collectivités (Conseils régionaux, Conseils généraux) ont réaffirmé leur attachement à ce projet, le Conseil général de la Haute-Marne allant jusqu'à s'investir dans la recherche d'une solution de compromis pour l'échangeur du sud de Langres afin de ne pas porter préjudice à l'avancement du projet (cf. ci-dessous) ;
- les représentants du monde économique (CCI, industriels, transporteurs) sont sortis de leur traditionnelle réserve pour soutenir le projet lors des réunions publiques, réaffirmant la nécessité d'une infrastructure à haut niveau de service pour garantir le désenclavement des territoires et la fiabilité des temps de parcours pour le transport des marchandises ;
- les élus locaux ont largement répondu à l'appel du maître d'ouvrage et du garant de la concertation pour présenter et défendre leurs projets locaux de développement, largement tributaires de la réalisation du projet, afin d'attirer et de fixer entreprises et emplois sur le territoire ;
- les habitants eux-mêmes ne se sont pas opposés au projet, mais ont participé à la concertation avec la curiosité de savoir comment le projet pouvait s'insérer dans le territoire tout en préservant les zones urbanisées ou les terrains agricoles.

Dans ce contexte, la procédure elle-même de concertation a pu paraître aux yeux de certains comme un risque pour la bonne fin du projet, ou à tout le moins pour ses délais de réalisation. Même l'échéance de 2018 associée au nouveau projet d'autoroute paraît encore lointaine et de très nombreuses interventions demandent à l'Etat la confirmation du respect des délais prévus, sachant que de nombreux projets locaux (voire individuels) d'aménagement ou de développement sont en stand-by, dans l'attente de davantage de visibilité, voire sont estimés comme pouvant être gravement compromis si un calendrier prévisionnel rigoureux n'était pas tenu. C'est notamment le cas de l'aménagement structurant que représente la plate-forme multimodale de Chalindrey.

2 - Deux catégories d'opposants, toutefois minoritaires, se sont néanmoins exprimées contre le projet d'autoroute : d'une part, ceux qui militent pour l'ancien projet d'aménagement de la RN19 en route express, d'autre part, ceux qui prônent un meilleur partage des modes, notamment pour le transport des marchandises.

- Les premiers, représentés notamment par l'association Fierté de la Haute-Marne présidée par Christian DESPRES, préconisent d'aménager la RN19 existante, considérant que les projets de développement économique ne peuvent justifier un projet autoroutier aussi coûteux qui serait largement à la charge du contribuable. Il serait à leurs yeux plus simple de réaliser les déviations qui s'imposent (Fayl-Billot, Cintrey, Combeaufontaine, Port-sur-Saône) et de mettre en sécurité certaines sections dangereuses avant de passer progressivement à trois voies, puis à quatre voies, au fur et à mesure de la disponibilité des financements.
- Les seconds, représentés notamment par les associations de protection de l'environnement, estiment qu'un projet autoroutier est contradictoire avec les principes du développement durable comme avec les engagements de l'Etat. Ils considèrent que l'autoroute aura pour

conséquence de dégrader encore plus la compétitivité du mode ferroviaire (voyageurs et marchandises), déjà médiocre, alors qu'il faudrait au contraire investir massivement pour la restaurer.

3 - Les échangeurs ont constitué le cœur des débats :

- Après une période alternant entre l'opposition sur la solution à retenir et la défense du principe de deux échangeurs au sud de Langres, un consensus semble s'être construit autour d'une solution à un seul échangeur, sur la RD17 (tel que prévu au protocole de juillet 2006), complétée par une liaison à 2 voies entre la RD17 et la RD974. Cette solution, proposée par le conseil général, a recueilli un maximum de suffrages tant des collectivités locales que des acteurs économiques et plus largement du public qui s'est exprimé. Elle laisse toutefois en suspens des interrogations sur le délai de réalisation et sur le financement du projet ainsi complété (notamment, certaines collectivités locales craignent que les modalités de financement de ce barreau remettent en cause les clefs de financement du projet autoroutier arrêté dans le protocole). Il doit être souligné que le consensus recueilli par cette solution n'est acquis qu'à la condition qu'elle n'entraîne aucun retard dans la réalisation du projet.
- Pour ce qui est de l'échangeur de Fayl-Billot, il apparaît que l'ensemble des opinions converge vers un échangeur à l'est de la commune, au lieu-dit « la rose des vents », proche du carrefour RN19-RD460.
- Si le principe d'un échangeur à Combeaufontaine recueille l'assentiment de tous, son emplacement a créé dans un premier temps la discorde : certains le voyant au nord, d'autres militant pour un échangeur au sud, au motif d'un impact plus significatif sur les projets de développement local. Une rencontre entre élus concernés (représentants de 4 communautés de communes autour de 2 conseillers généraux) qui s'est déroulée après le 03 octobre 2007 a permis de dégager un consensus pour que l'échangeur soit placé à l'ouest de Combeaufontaine au niveau du pôle de développement économique. Une demande pour que le projet intègre un contournement Nord-Sud de l'agglomération qui permettrait un accès direct à la RD 70 a également été formulée par écrit par ces élus.
- L'unanimité se fait pour un échangeur à l'ouest de Port-sur-Saône, sachant que, pour plusieurs acteurs, dont les maires de Port-sur-Saône et de Scey-sur-Saône et le président du Conseil général, la question est liée à celle de l'implantation de la barrière de péage, souhaitée en amont à l'ouest.

4 - Dans le détail des questionnements de l'opinion, il faut également souligner les points suivants :

- Des interrogations sur la concession. Un certain nombre de personnes se demandent s'il y aura une entreprise pour relever le défi de cette autoroute à faible trafic.
- Des critiques sur le péage, aussi bien dans son principe (le public se demande notamment au nom de quoi il y aurait une autoroute payante à l'ouest de Vesoul, une route express gratuite à l'est de Vesoul...) que dans son montant (le péage risque d'être élevé dans la mesure où le trafic risque d'être faible...). En conséquence de quoi, des questions sont posées sur l'éventualité que se mettent en place des éventuelles stratégies d'évitement de l'autoroute, aussi bien par les PL que par les VL.
- De nombreuses interrogations sur le tracé, alors même que celui-ci n'est pas défini : les habitants et riverains se montrent impatients d'en savoir plus, en espérant que le tracé évite au maximum les zones habitées. La question est d'autant plus sensible quand des activités professionnelles sont en jeu notamment de tourisme et loisir.
- Des préoccupations sur l'impact agricole ou forestier du projet s'expriment.

- Au chapitre des nuisances, les populations souhaitent savoir si des mesures antibruit sont prévues, ainsi que des précautions en matière de pollution atmosphérique.
- En fonction de ces considérations, plusieurs personnes se sont investies dans une réflexion poussée sur des hypothèses de tracé.
- Sur le plan environnemental, au-delà des nuisances, plusieurs demandes ont été faites pour assurer une continuité en matière hydraulique (préservation des captages, rétablissement des drainages, etc.).
- La question des rétablissements est souvent revenue, notamment pour les exploitations agricoles (circulation du matériel, des animaux, etc.), mais aussi pour les itinéraires touristiques (cheminements pédestres, équestres et VTTistes) ou pour le passage du gibier.
- la sécurité, thème pourtant développé dans le dossier de concertation, n'a fait l'objet que de peu de commentaires.
- La question des aires de service n'a été que peu soulevée, sauf par la commune de Fayl-Billot qui se porte candidate, se situant exactement au milieu du tracé.
- De même, la question de l'itinéraire de passage des convois exceptionnels a peu été évoquée ; elle a été abordée à Port-sur-Saône et à Langres.
- Enfin, quelques questions ont été posées sur l'échéancier des travaux.