



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

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

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

#### **3.2 LA SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE RELATIFS AU FRANCHISSEMENT DE VESOUL**

01 avril 2008



## Avant-propos

La concertation qui s'est tenue entre le 12 octobre 2007 et le 31 décembre 2007 permet d'apprécier la mobilisation des acteurs locaux : une vingtaine d'élus, acteurs socio-économiques et représentants des services des collectivités étaient présents à la réunion de pré-information du 28 septembre 2007 ; respectivement 220 et 140 personnes ont participé à la réunion de lancement du 12 octobre 2007 et à la réunion de synthèse du 14 décembre 2007, toutes deux organisées à Vesoul ; 105 contributions écrites (par courrier, par courriel ou via le site Internet) ont été recueillies.

Le Conseil Régional de Franche-Comté a ainsi apporté son avis écrit. Les collectivités locales – Ville de Vesoul et Communauté de Communes de l'Agglomération de Vesoul (CCAV), ainsi que Conseil Général de la Haute-Saône – ont été associées à la réalisation du dossier support de la concertation et leurs contributions y ont été jointes. Six communes concernées par l'un ou plusieurs des scénarios de franchissement se sont exprimées par courrier.

Ont également contribué des acteurs socio-économiques (Chambre de commerce et d'industrie de la Haute-Saône, Chambre d'agriculture de la Haute-Saône, Fédération nationale des transporteurs routiers, Établissements Dormoy Frères), des associations (Association des habitants du Sabot, Fédération Haute-Saône Nature Environnement, Association IDEE Est<sup>1</sup>, Alternative municipale Ensemble pour Echenoz), ainsi que les Verts de Haute-Saône.

Une caractéristique notable de cette concertation, que nous retrouvons à la fois dans la participation aux réunions et dans l'origine des contributions adressées au maître d'ouvrage et au garant de la concertation, est une forte mobilisation directe des citoyens. En effet, nombreuses sont les personnes qui se sont informées, qui se sont déplacées aux réunions publiques, qui ont pris la peine de contribuer à la réflexion collective (environ 80 % des contributions sont issues de la population), parfois succinctement, mais aussi parfois avec une argumentation développée.

---

<sup>1</sup> Idées pour le développement économique et environnemental du canton de Vesoul Est

## Les principaux enseignements de la concertation

1. Le premier et sans doute le **principal enseignement** de cette concertation est **qu'aucun des trois scénarios présentés à la concertation n'a recueilli d'assentiment général**. Au contraire, chacun possède ses partisans et ses détracteurs. Cette divergence se retrouve chez tous les types d'acteurs : collectivités, associations, acteurs socio-économiques, habitants eux-mêmes.
  
2. **L'option « aménagement sur place »** est défendue par **le Conseil Régional et le Conseil Général**. Pour le Conseil Régional, cette option répond aux enjeux pour le franchissement de Vesoul, les scénarios de contournement représentant un coût élevé et un impact environnemental non négligeable. Le Conseil Général défend la cohérence avec les aménagements réalisés dans les vingt dernières années et avec les orientations figurant dans la convention de financement signée en 2000 (programme d'aménagement pour la RN 19). **La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) et la Chambre d'Agriculture** se rangent à ces avis, la dernière insistant sur l'enjeu de l'économie de foncier agricole et de maintien des structures d'activité actuelles.  
**Les Verts et la Fédération Haute-Saône Nature Environnement** défendent en particulier la moindre atteinte aux milieux naturels (préservation des zones humides et des espaces Natura 2000).  
 Des suggestions, voire des conditions portant sur la qualité de vie des riverains sont néanmoins posées au choix de cette option; il s'agit notamment de prolongement de la tranchée couverte à Vesoul, de création d'une tranchée couverte sur une autre section à Frotey, de protections contre le bruit et les vibrations, de traitement des gaz d'échappement.  
**Les contributions des habitants** sont partagées. Les arguments favorables rejoignent ceux exposés par les acteurs représentatifs. Les arguments opposés portent sur la « sous-estimation » du coût (« il ne comprend pas les aménagements urbains »), les risques d'accroissement du trafic induit, l'augmentation des risques d'accidents, le développement des nuisances, les difficultés de gestion de la période de travaux, le choix d'une option « de court terme » (qui risque d'être rapidement dépassée en raison de l'augmentation des trafics), les difficultés d'intégration de la tranchée couverte, le non-règlement des circulations de convois exceptionnels.
  
3. Au niveau des collectivités, **le scénario « contournement court »** est défendu par **la Ville de Vesoul et la CCAV**, qui souhaitent que Vesoul reste connectée aux infrastructures de communication, dans la mesure où celles-ci sont génératrices de richesses. En particulier, le contournement court permet de doubler la surface de la zone d'activités de Vesoul Technologia et d'assurer une continuité de transit Est-Ouest et Ouest-Sud en dégagant la rocade Ouest. Les collectivités demandent que ce contournement soit complété d'un échangeur complet au droit du barreau de Frotey, pour faciliter la liaison vers le Sud. Enfin, ce scénario permet de créer, avec le barreau Quincey-Vallerois, un ring autour de l'agglomération. La vision de la Ville de Vesoul et de la CCAV est en effet d'obtenir une sorte de périphérique qui oeuvre pour le développement économique de l'agglomération, notamment en permettant de desservir de futures zones d'activités. Cependant, cette fonctionnalité recherchée au niveau local est réduite aux dispositifs d'échanges implantés aux extrémités : il n'est pas prévu de diffuseurs intermédiaires car la fonction première de l'infrastructure est l'écoulement des trafics de transit.

Le scénario « contournement court » est également défendu par **le maire de Frotey** ainsi que par **l'association des Habitants du Sabot**, regroupant 150 familles qui se sont mobilisées pendant les réunions de concertation.

Il convient de noter que la ville et la CCAV, qui se sont plu à souligner la qualité du dossier et des réflexions sur les aménagements urbains associés ont mis en avant le caractère nouveau de l'aménagement sur place, considérant toutefois que le coût de cette solution associé à celui des aménagements urbains et de protection phonique, à leur sens pas encore suffisants, se rapprocherait vraisemblablement de celui du contournement court auquel va leur préférence actuelle.

**Au sein du grand public**, les arguments favorables déclinent notamment les points suivants : des nuisances évitées pour les habitants de Frotey et de Vesoul (des écrans antibruit seraient cependant nécessaires pour le quartier des Rèpes), une meilleure séparation des trafics, un accès direct à l'Ouest de l'agglomération pour les véhicules en provenance des secteurs sud est du département, l'implantation en grande partie sur des terrains inconstructibles et le passage en tunnel préservant la flore et la faune.

Les arguments opposés portent quant à eux sur le coût des ouvrages, le report de trafic sur la rocade Ouest, le risque pour l'environnement, le choix d'un scénario « de court terme », l'impact sur les habitants du Nord de Vesoul et de Coulevon.

4. **Le scénario « contournement long »** n'est défendu par aucune collectivité, mais il a la préférence de **l'association IDEE Est et de la fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)** :

- pour IDEE Est, cette option doit capter la déviation de la RN57 dont l'extrémité du tracé doit aboutir à Montcey/Dampvalley. La partie de route nationale entre ce point et la RD919 devient commune RN19/RN57 sur environ 3,5 km, ce qui doit réduire les coûts ;
- pour la FNTR, il s'agit d'abord et avant tout d'avoir une vision prospective et de ne pas se limiter, soit à des objectifs à très court terme, soit à de seuls intérêts locaux. Cette option est la seule de nature à répondre aux logiques de flux de trafic et à la préservation des échanges économiques intra et inter-régionaux, sous réserve de la réalisation d'un barreau qui prendrait son origine, au Nord, à la future déviation de Saulx et qui suivrait un tracé parallèle à la RN57 évitant le point noir du pont ferroviaire de Colombier.

**Les contributions des habitants** sont, comme pour les deux autres scénarios, partagées. Parmi les arguments favorables se comptent : le meilleur rapport qualité-prix, « l'éloignement » des nuisances sonores et de la pollution, la protection du site naturel du Sabot, la préservation du développement urbain de Vesoul, le moindre impact de la période de travaux. Les avis opposés évoquent le coût, la nécessité de réaliser deux viaducs, l'atteinte aux paysages et au bois de Montcey, le trop grand éloignement de la ville ne permettant pas de capter du trafic, le report des nuisances vers les villages de Coulevon et de Villeparois, l'obligation faite d'aménager tout de même l'actuelle RN19.

5. La concertation a donné naissance à **un scénario alternatif**, qui consiste en un **contournement Nord encore plus long. Certains suggèrent de relier Port-sur-Saône à Calmoutier dans un tracé plus direct. D'autres proposent de rejoindre Saulx depuis la Vaugine, puis d'emprunter la RN57 en direction de la RD64.** Plusieurs personnes ont regretté que ces solutions n'aient pas été examinées par les services de l'Etat et qu'elles n'aient pas été chiffrées. Les associations **IDEE Est et des habitants, Alternative municipale Ensemble pour Echenoz** soutiennent cette position.

Les arguments avancés en faveur de ce scénario sont les suivants : il permettrait de faire avancer de concert les deux projets RN19 et RN57, il est économique, dans la mesure où il ne finance qu'une seule 2x2 voies, il éloigne la circulation des agglomérations, il supprime le trafic

de transit dans la traversée de Vesoul et de Frotey, il permet le développement urbain de Vesoul et des communes avoisinantes, il préserve le site hydrologique de Dampvalley, il résout la problématique du contournement de Saulx, c'est une solution de long terme, c'est la solution la plus écologique.

Des voix ont affirmé leur opposition à ce scénario, notamment la CCAV, le Conseil Général, et la CCI : s'écarter des grands axes de communication n'est pas compatible avec la nature et le développement des activités économiques de l'agglomération de Vesoul.

6. Au-delà des avis sur les scénarios, la concertation a permis de mettre au jour :
- quelques **critiques sur les hypothèses de trafic**, considérées comme surévaluées par certains, notamment les associations de défense de l'environnement, dans le contexte de renchérissement et de raréfaction de la ressource pétrolière, ou au contraire comme sous-évaluées pour d'autres, notamment des partisans de l'aménagement sur place ;
  - quelques **critiques sur les mesures de bruit et de pollution atmosphérique**, considérées comme ne prenant pas suffisamment en compte les dépassements ponctuels ;
  - des **sentiments divergents sur l'utilité de la concertation**, avec des expressions de satisfaction devant l'organisation du dialogue ou, au contraire, des doutes sur la réalité de la prise en compte des expressions ;
  - des **apports à la réflexion collective**, au-delà du sujet des scénarios, la cohérence entre le nombre de sorties de la RN19 dans chacun des deux sens, le traitement jugé indispensable du carrefour de la Vaugine aujourd'hui déjà largement saturé ;
  - des **questions**, soulevées notamment en réunion publique, sur le devenir des cheminements piétons d'une rive à l'autre de la RN19, la problématique particulière de Dampvalley-lès-Colombe impactée par les scénarios « aménagement sur place » ou « contournement court », la gestion de la phase travaux, les caractéristiques des protections acoustiques, les protections acoustiques prévues sur les contournements, les caractéristiques du tunnel, le délai pour la réalisation du projet et les modalités de décision en raison du manque de convergences dans les avis au stade de la concertation.

**Au-delà de l'objet même de la concertation, de très nombreux acteurs institutionnels et particuliers ont souligné que la réalisation de la déviation est de Vesoul (entre RN19 Est et RN57 sud) est une condition préalable et prioritaire au réaménagement des circulations dans Vesoul.**