

José THOMAS

*Président Honoraire de
Tribunal Administratif*

*Garant de la concertation sur
le projet de liaison autoroutière
Langres - Vesoul*

6, chemin des Vignes

70190 BOULT



03-84-91-75-69



03-84-91-75-69



jthomas.pro@orange.fr

**Concertation sur le projet
d'aménagement autoroutier
de l'itinéraire Langres – Vesoul**

Partie A 31 – Vesoul Ouest

26-06-2007 – 31-12-2007

**COMPTE-RENDU DU GARANT
(fascicule 2)**

**Décision de la Commission nationale du Débat
Public recommandant l'organisation d'une
concertation : 6 décembre 2006**

**Lettre du Préfet de la Région Franche-Comté
désignant le garant : 16 mars 2007**

COMPTE RENDU DU GARANT

SOMMAIRE DU FASCICULE 3

Le présent fascicule est le second des trois fascicules qui composent le compte rendu du garant.

A l'issue d'une concertation consacrée au projet routier d'aménagement de l'ensemble de l'itinéraire A 31 (Langres) – Vesoul Est, il traite uniquement de celle des deux phases de la concertation consacrée à l'aménagement autoroutier de l'itinéraire A 31 (Langres) – Vesoul Ouest.

Il ne peut être compris qu'en articulation avec le fascicule 3, qui traite de l'autre phase de la concertation, consacrée aux modalités de franchissement de l'agglomération de Vesoul, et surtout avec le fascicule 1^{er}, qui traite des questions communes aux deux phases de la concertation.

LES DATES DE LA CONCERTATION	Page 3
LE DOSSIER SUPPORT	Page 3
LA PUBLICITE	Page 4
La pré-information	Page 4
La publicité proprement dite	Page 4
LE FONCTIONNEMENT DE LA CONCERTATION	Page 5
LES REUNIONS PUBLIQUES	Page 5
Les réunions publiques d'ouverture	Page 5
Les réunions publiques de synthèse	Page 5
LA PHASE D'OUVERTURE ET DE DIALOGUE	Page 5
L'ATELIER THEMATIQUE	Page 6
LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	Page 7
Sur la conception, le fonctionnement et la qualité du dialogue	Page 7
Sur le contenu du dialogue	
LES PROPOSITIONS DU GARANT	Page 8

ANNEXE : Compte rendu de l'atelier thématique

LES DATES DE LA CONCERTATION

La concertation a officiellement commencé le 26 juin 2007, avec la première d'une série de trois réunions publiques, organisées respectivement le 26, 27 et 28 juin à Port-sur-Saône, Fayl-Billot et Langres. En outre, à la même date :

- a été mise en place une boîte postale dédiée à la concertation et permettant au public d'adresser des questions ou des contributions écrites en s'adressant, selon le cas, au maître d'ouvrage et/ou au garant ;

- le site Internet www.nouvelle-rn19.net a été mis dans une configuration permettant aux internautes de s'informer et de s'adresser au maître d'ouvrage et/ou au garant.

Le dialogue écrit a été entretenu entre le public d'une part, le maître d'ouvrage et/ou le garant d'autre part, pour toutes les questions et contributions parvenues jusqu'au 21 septembre inclus (date qui a été abondamment portée à la connaissance du public).

Trois réunions publiques de synthèse ont été organisées respectivement les 1^{er}, 2 et 3 octobre, respectivement à Fayl-Billot, Langres et Port-sur-Saône. Avec la dernière de ces réunions a été close la phase de dialogue oral entre le public et le maître d'ouvrage.

Le public a eu la possibilité de continuer à apporter ses contributions écrites jusqu'au 31 décembre 2007, via la boîte postale de la concertation, ou via la boîte aux lettres « normale » du site Internet.

Toutes les questions et contributions arrivées avant le 1^{er} janvier 2008 ont été prises en compte dans la synthèse de la concertation.

Je considère donc pour ma part :

- que la concertation sur l'aménagement autoroutier de l'itinéraire A 31 – Vesoul Ouest a duré du 18 juin au 31 décembre 2007, avec une période de dialogue actif par écrit du 18 juin au 21 septembre, et une période de dialogue oral délimitée par les dates 26 juin (première réunion publique d'ouverture) – 3 octobre (dernière réunion publique de synthèse) ;

- que la question difficile de l'insertion de cette phase de la concertation dans un calendrier contraint par une période de réserve électorale, par la période des vacances d'été, et par la nécessité des personnels du maître d'ouvrage de préparer, puis de se consacrer, au deuxième temps de la concertation, a été résolue dans des conditions qui n'ont nui ni à l'information, ni à l'expression du public. Il doit être souligné que ceci n'a été possible que parce que, d'un parfait accord, le maître d'ouvrage et le garant ont décidé qu'il n'y aurait pas de neutralisation de la concertation pendant les vacances d'été, et que leur décision a fortement contraint le calendrier des congés des personnes engagées dans la concertation.

LE DOSSIER SUPPORT

La concertation a été organisée autour d'un dossier support mis au point entre février et mai 2007, dossier conçu pour être compréhensible par le grand public, sans que l'exhaustivité soit sacrifiée. Il doit être noté que le garant a été associé à l'élaboration du dossier.

Le dossier a été diffusé à toutes les réunions, et mis à disposition du public dans les mairies, établissements publics de coopération intercommunale, à la DDE de la Haute-Saône et à la DRE – Franche-Comté. Il a été en outre diffusé auprès des principaux acteurs économiques et associatifs. Il pouvait en outre être consulté et téléchargé sur le site Internet

LA PUBLICITE

La pré-information

Les principales articulations du calendrier de la concertation (communes aux deux phases) ont été annoncées au cours d'une conférence de presse tenue par le Préfet de la Région Franche-Comté le 22 mars 2007.

En outre, une pré information sur les modalités et le calendrier de la phase A 31 – Vesoul Ouest, avec pour objectif de mobiliser les réseaux susceptibles de diffuser l'information dans le public, a été organisée sous forme de deux réunions, tenues à Combeaufontaine, et auxquelles étaient invités les élus locaux pour la première, et les acteurs du monde économique et associatif pour la seconde (respectivement les 18 et 19 juin 2007).

L'organisation d'un déjeuner de presse procède de la même recherche de mobilisation des réseaux susceptibles de sensibiliser le public.

Le garant a participé à chacune de ces manifestations.

La publicité proprement dite

Une abondante publicité multi supports a été organisée pour annoncer la concertation et ses modalités principales. Ainsi, les réunions publiques de lancement ont été précédées par :

- une campagne d'affichages dans les communes ;
- l'achat d'espaces publicitaires dans les principaux organes de presse écrite desservant le territoire concerné ;
- la diffusion d'un message en boucle sur les radios locales, qui sont, notamment dans les pays traversés, des médias particulièrement écoutés et efficaces pour la diffusion de ce type d'information ;
- enfin, l'envoi d'une information sous forme de tract sous enveloppe à l'ensemble des foyers des communes touchées par le projet d'infrastructure, y compris les habitants de l'agglomération de Vesoul.

Un dispositif plus léger a été mis en place pour annoncer les réunions de synthèse (principale différence : il n'y a pas eu de mailing sur l'ensemble des ménages).

L'ensemble de ce dispositif a été adopté d'un commun accord entre le maître de l'ouvrage et le garant. Il a été suffisant pour que la population soit largement informée, même s'il est probable qu'il a eu plus d'efficacité en milieu rural qu'en milieu urbain (bien que la Ville de Langres se soit impliquée, notamment en affichant l'information sur les panneaux lumineux de la ville). La concertation en tout état de cause n'a pratiquement pas fait remonter de plaintes émanant de personnes critiquant la diffusion de l'information.

Néanmoins, il a paru nécessaire au maître d'ouvrage et au garant, confrontés à une relative atonie de la concertation au lendemain des vacances d'été, d'effectuer début septembre une relance de l'information. Ce rappel a pris la forme d'une lettre co-signée par le maître d'ouvrage et le garant et adressée aux personnes susceptibles de mobiliser des réseaux d'information efficaces : élus locaux, acteurs du monde économique et associatif. Cette relance s'est montrée efficace.

La presse locale, journaux papiers ou radios, a joué correctement son rôle propre dans la diffusion d'informations sous sa responsabilité, sans toutefois donner l'impression qu'elle avait parfaitement mesuré la portée de la concertation, ce, malgré les démarches organisées pour la sensibiliser.

LE FONCTIONNEMENT DE LA CONCERTATION

Le présent compte rendu renvoie sur ce point, pour le détail, à la note de relation des événements qui fait partie de la base commune servant de support aux comptes rendus du garant et du maître d'ouvrage.

LES REUNIONS PUBLIQUES

Les réunions publiques d'ouverture

Les trois réunions publiques d'ouverture ont très bien fonctionné, chacune avec sa tonalité propre :

- celle de Port sur Saône (26-06-2007), qui a réuni plus de 200 personnes, a été dominée par les préoccupations d'un public particulièrement sensible à l'urgence de l'aménagement autoroutier, ce qui pouvait aller jusqu'à l'expression d'une crainte que le temps consacré à la concertation se traduise par un retard, voire par une remise en cause de l'aménagement prévu ;

- celle de Fayl-Billot (27-06-2007), qui a réuni 180 personnes, a été dominée par les problématiques d'irrigation des territoires. Elle a été le théâtre de l'expression, à partir de la distribution d'un tract (de bonne tenue), d'une association hostile au parti autoroutier et favorable à un aménagement progressif de la RN 19 en route express ; l'intervention de cette association lui a imprimé un caractère particulièrement animé, dans un dialogue toujours de bonne tenue ;

- celle de Langres (28-06-2007), qui a réuni 80 personnes, a été dominée par une discussion très animée, notamment par les représentants de collectivités territoriales, sur l'emplacement de l'échangeur sud de Langres. Elle a été l'occasion du lancement, par le garant, de l'hypothèse qu'un « atelier thématique » pourrait éclairer cette discussion.

Avec une participation de plus de 460 personnes, elles ont donc rencontré un réel succès de fréquentation, plus important toutefois en milieu rural que dans l'agglomération de Langres. Elles ont été riches, animées, vigoureuses parfois, sans jamais d'agressivité. Aucune question n'y a été éludée, toutes les sensibilités ont pu s'y exprimer, et, répartis sur les trois réunions, tous les thèmes auxquels on pouvait s'attendre ont été évoqués, y compris ceux questionnant le parti autoroutier, ou même l'option routière. Le maître de l'ouvrage y a répondu à toutes les questions, sans jamais manifester d'arrogance.

Dans l'ensemble, le fonctionnement de ces réunions n'a appelé aucune critique. Leurs organisateurs ont été à plusieurs reprises félicités pour la qualité de leur tenue et pour la qualité du dialogue.

Les réunions publiques de synthèse

Ces réunions également ont bien fonctionné, et la qualité et la tenue des débats notées aux réunions publiques d'ouverture ont été confirmées.

Il est à noter que ces réunions publiques, et notamment celle de Langres (02-10-2007), ont été l'occasion pour le garant de présenter au grand public les conclusions de l'atelier thématique dont l'organisation avait été initiée à la réunion d'ouverture de Langres. La réunion publique de Langres a en outre été l'occasion du dépôt d'une pétition signée par 200 habitants de la Commune de Saints-Geosmes appelant l'attention sur la nécessité de protéger les habitations proches de l'infrastructure contre les nuisances sonores.

Les réunions publiques de synthèse ont réuni globalement plus de 280 personnes, le plus grand succès de fréquentation en milieu rural noté aux réunions d'ouverture étant confirmé.

LA PHASE D'ECOUTE ET DE DIALOGUE

La période d'écoute et de dialogue a duré du 26 juin au 21 septembre inclus 2007. Aucune question posée avant le 22 septembre n'est restée sans réponses, et toutes les contributions écrites envoyées par courrier postal ou informatique ont été reçues jusqu'au 31 décembre 2007. Elles seront prises en compte dans la synthèse du maître d'ouvrage.

J'ai porté, dans le fascicule commun aux deux périodes de la concertation une appréciation soulignant la qualité des réponses du maître d'ouvrage, à laquelle je renvoie.

Au bénéfice de ces considérations, la phase d'écoute et de dialogue écrit a apporté à la concertation :

- 162 questions et/ou contributions écrites

- 125 par courrier postal [mais il doit être tenu compte de ce qu'une quarantaine de contributions émanant de collectivités territoriales et se rapportant à l'échangeur de Combeaufontaine (une trentaine favorables à une implantation sud, et une dizaine favorables à une implantation nord) présentaient un caractère répétitif] ;

- 37 par le site Internet.

- 104 questions ont reçu réponse, soit du maître d'ouvrage, soit du garant, soit des deux.

L'ATELIER THEMATIQUE

L'évocation par le garant, à la réunion publique du 28 juin 2007 à Langres, de l'hypothèse qu'un atelier thématique pourrait permettre d'éclairer la discussion - conflictuelle - qui s'était instaurée autour du problème de l'implantation de l'échangeur sud de Langres, a conduit à une discussion approfondie avec le maître d'ouvrage, au cours de laquelle la question de la forme de l'atelier a été largement évoquée : réunion publique ? réunion de personnes intéressées et/ou sachantes en présence du public ? réunion restreinte ?, à l'issue de laquelle j'ai été amené à formaliser auprès du maître d'ouvrage une proposition d'atelier thématique, à laquelle il a souscrit par une lettre d'accord.

L'accord s'est noué sur la formule d'une réunion restreinte organisée et animée par le garant, sur son invitation, et à laquelle étaient conviés, à la sous-préfecture de Langres, outre le maître d'ouvrage (représenté par des responsables de la DRE de la Région Champagne-Ardenne et de la DDE de la Haute-Marne) les principales parties prenantes du monde des collectivités territoriales et de l'intercommunalité, des acteurs du monde économique usagers de la route et des représentants du monde associatif. L'articulation avec le déroulement normal de la concertation devant se faire par la publication et la présentation aux réunions publiques du compte rendu de la réunion, approuvé par l'ensemble des participants.

L'atelier s'est tenu le 18 septembre 2007, toutes les personnes invitées étant présentes, au nombre d'une trentaine.

Il a constitué l'un des temps forts de la concertation, et a illustré l'un des intérêts de celle-ci : des parties prenantes en situation de concurrence pour l'implantation d'un équipement ont estimé qu'elles ne pouvaient pas se présenter en ordre dispersé à l'atelier. Sous la double égide du Département de la Haute-Marne et de l'association AXIALE (association de fédération d'initiatives locales), elles ont proposé une solution de consensus, techniquement et financièrement étudiée, réaliste et susceptible d'être - sous réserve d'inventaire - prise en considération par le maître d'ouvrage. Cette solution consiste à associer au positionnement de l'échangeur au niveau de la RD 17 la réalisation d'un barreau permettant de prendre en compte les fonctions qui auraient été remplies par le positionnement alternatif sur la RD 974.

Comme le garant s'y était engagé, il a présenté au public, aux trois réunions de synthèse, et notamment à celle de Langres, les résultats de l'atelier.

Le compte rendu qu'en a fait le garant figure en annexe au présent fascicule.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il est renvoyé ici, pour l'essentiel, et notamment pour l'exposé des diverses opinions émises et de leur poids respectif, à la synthèse des opinions qui fait partie de la base commune servant de support aux comptes rendu du maître d'ouvrage et du garant, élaborée conjointement par eux et à laquelle le garant souscrit entièrement.

Il n'entre toutefois pas dans la mission du garant de pondérer la valeur des différentes opinions émises, ni même de chacune des grandes familles dans lesquelles on peut les regrouper.

Le garant souhaite appeler l'attention sur les points suivants :

Sur la conception, le fonctionnement et la qualité du dialogue :

- le public a été largement informé de la concertation ;
- la concertation n'a fait l'objet d'aucune critique consistante dans son principe comme dans son fonctionnement ; un certain nombre de réactions permettent de conclure qu'elle a été appréciée, parfois vivement, mais aussi que le public attend que le dialogue noué avec le maître d'ouvrage ne s'arrête pas avec la fin officielle de la concertation.
- la concertation a connu, dans un contexte marqué par la longue histoire du projet, et par plusieurs opérations ponctuelles de consultation ou d'association du public conduites tout au long de cette histoire, une participation du public qui, sans être massive, doit être regardée comme satisfaisante et comme justifiant totalement aussi bien la décision de la CNDP de ne pas organiser de débat public, que sa recommandation d'une concertation conduite d'abord sur la base de réunions publiques ;
- toutes les opinions ont pu s'exprimer, et le dialogue noué entre le public, dans toutes ses composantes, et le maître de l'ouvrage, a été constructif et de qualité ;
- la concertation a été marquée, entre Langres et Vesoul, par une forte implication des collectivités territoriales, mobilisées notamment sur des questions de positionnement d'échangeurs qui recouvrent des enjeux fondamentaux pour les stratégies de développement des pays traversés et pour la viabilité des projets économiques structurants (plate-forme multimodale de Chalindrey et, d'une manière générale, zones industrielles ou d'activités économiques de la région de Langres. L'implication des collectivités territoriales ne s'est pas faite au détriment de l'expression du public.

Sur le contenu du dialogue

- la concertation a révélé dans la partie la plus importante du public, et dans la quasi unanimité des collectivités territoriales concernées, ainsi que chez les acteurs du monde économique, l'expression d'une véritable attente de l'équipement, voire d'une urgence qu'il soit réalisé ; l'expression de l'urgence est massive, voire unanime, s'agissant des déviations d'agglomération prévues au projet ;
- cette dominante n'exclut pas l'expression d'opinions, souvent argumentées, critiquant soit l'option routière (c'est le cas notamment des associations de défense de l'environnement, qui mettent l'accent sur les modes alternatifs à la route), soit le parti autoroutier de l'aménagement, avec préférence dans ce cas pour un aménagement en route express à 2 x 2 voies, le cas échéant avec échelonnement de la réalisation. Cette solution est présentée par ses défenseurs comme moins coûteuse, comme promouvant une meilleure irrigation des pays, comme assurant une meilleure égalité entre les usagers (car exclusive de l'instauration d'un péage), et comme permettant, notamment lorsqu'elle est associée à un échelonnement, une mise en œuvre plus rapide ;

- les implications du parti autoroutier en termes de péage et de fonctionnement de l'équilibre financier d'une concession ont été débattues, sans que la discussion ait donné l'impression que toute leur complexité ait été parfaitement comprise. Une majorité du public paraît en admettre la nécessité, mais une hostilité de principe au péage nourrit toujours les opinions hostiles au parti autoroutier. A cet égard, l'emplacement et le fonctionnement de la barrière de péage à l'ouest de Port-sur-Saône, et son articulation avec le système d'échange apparaissent comme des points particulièrement sensibles auxquels le maître d'ouvrage devra prêter une attention particulière, dans ses choix comme dans la pédagogie de leur explication ;

- la concertation a permis d'éclairer en profondeur les préférences du public et des collectivités territoriales quant à la localisation précise des échangeurs, et a apporté des informations sur les données, environnementales ou économiques qui peuvent les contraindre, ainsi que sur le fonctionnement des systèmes d'échanges qui leur seront associés, et sur leur articulation avec les projets de développement des pays ou des zones économiques. Le maître de l'ouvrage se trouve ainsi en présence de solutions d'emplacements évidentes en ce qui concerne l'échangeur de Fayl-Billot et le système d'échange de Port-sur-Saône, et de choix à opérer clairement identifiés et éclairés en ce qui concerne l'échangeur de Combeaufontaine et celui du Sud de Langres. S'agissant de ce dernier, la concertation a permis la présentation par les collectivités territoriales d'une solution de consensus constructive et raisonnable, susceptible de résoudre les difficultés de fonctionnement des échanges inhérentes au choix d'un seul emplacement sur les deux possibles, et qui appelle au moins une évaluation approfondie par le maître d'ouvrage. Il doit être noté toutefois que le consensus recueilli par cette solution n'est acquis qu'à la condition que son étude, et les aménagements du protocole d'accord qu'elle suppose (et dont on ne saurait préjuger que les collectivités parties prenantes s'y prêteront), ne retardent pas la réalisation des équipements indispensables à la desserte et à la viabilité économique de la plate-forme multimodale de Chalindrey ;

- la concertation a permis d'éclairer les préoccupations de certaines catégories de la population quant à la préservation de l'environnement (notamment au regard des nuisances sonores), quant aux atteintes aux activités économiques riveraines, à la structure des exploitations agricoles ou des massifs forestiers, et mis en relief une demande forte de rétablissement de toutes les continuités susceptibles d'être rompues par le grand aménagement linéaire qu'est une autoroute.

LES RECOMMANDATIONS DU GARANT

J'estime que les enseignements de la concertation mettent le maître de l'ouvrage en possession de l'ensemble des informations dont il doit disposer pour pouvoir éclairer les choix qui lui incombent.

Je crois devoir formuler les recommandations ci-après :

- que le maître de l'ouvrage se prononce, par un acte qui sera rendu public, sur le principe et les modalités de la poursuite du projet, dans les conditions prévues par l'article L. 121-13 du code de l'environnement ;

- que la publication, d'une part des comptes rendus respectifs du maître d'ouvrage et du garant et, d'autre part, de l'acte visé à l'alinéa précédent, intervienne dans les délais les plus brefs possibles. Ce seraient les principes mêmes de la concertation, et sa légitimité, qui risqueraient d'être questionnés par un public qui y a été particulièrement sensibilisé si elle ne devait pas déboucher rapidement sur des choix clairs ;

- qu'il soit procédé à une évaluation de la solution, proposée par les collectivités territoriales, d'un aménagement (barreau de Langres) susceptible d'être associé à un échangeur positionné sur la RD 17, dont l'aménagement est l'une des conditions auxquelles les collectivités ont subordonné le consensus recueilli par le positionnement sur cet échangeur - l'autre condition étant que l'étude de ce barreau ne retarde pas la mise en service des équipements indispensables à la viabilité de la plate-forme multi modale de Chalindrey ;

- que le maître d'ouvrage procède à l'évaluation des deux solutions alternatives de positionnement de l'échangeur de Combeaufontaine, en intégrant dans sa réflexion, et dans l'explication de son choix, l'optimisation de la desserte des pays concernés et les contraintes environnementales et techniques qui caractérisent chacune des deux solutions ;

- que, si le choix du parti autoroutier de l'aménagement doit être confirmé, le maître d'ouvrage attache une attention particulière à la pédagogie de l'explication de ce choix, notamment quant à ses implications en termes de concession et de péage ;

- qu'à cet égard, il soit prêté une attention particulière à l'articulation entre le système d'échange (positionnement de l'échangeur) d'une part, le système de péage (positionnement de la barrière de péage, et organisation de stratégies ouvertes aux usagers du trajet Port-sur-Saône – Vesoul) d'autre part, à la hauteur de l'agglomération de Port-sur-Saône, et à l'explication de la solution choisie ;

- enfin, que le maître d'ouvrage indique les mesures qu'il entend prendre pour répondre à la forte demande de la population qu'elle soit associée aux phases ultérieures de l'élaboration du projet.

ANNEXE : Comte rendu de l'atelier thématique

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes. The signature is positioned above the printed name 'José THOMAS'.

José THOMAS

ATELIER THEMATIQUE

POSITIONNEMENT DE L'ECHANGEUR SUD DE LANGRES

SOUS-PREFECTURE DE LANGRES

LE 18 SEPTEMBRE 2007

COMPTE RENDU

Le 18 septembre 2007 s'est tenu à la Sous-Préfecture de Langres (Salle LEPINE) l'atelier thématique consacré au positionnement de l'échangeur sud de Langres.

La réunion a commencé à 14 h 45.

Après que M. le SOUS-PREFET de Langres ait accueilli et salué les participants,

M. THOMAS a rappelé brièvement les circonstances dans lesquelles la concertation avait été organisée, sur recommandation de la Commission Nationale du Débat Public, et sous l'égide d'une personnalité garante appelée à en être le garant.

Il a précisé les circonstances dans lesquelles, à la réunion publique de lancement du 28 juin à Langres, il avait été amené à évoquer l'organisation d'un atelier thématique sur la question du positionnement de l'échangeur sud de Langres, puis ultérieurement à en formaliser la proposition auprès du maître d'ouvrage, qui l'a acceptée.

Il a en outre rappelé que l'atelier avait le caractère d'une réunion de travail non conclusive, et avait pour objectif de recueillir l'ensemble des éléments d'information, en terme d'avantages, d'inconvénients, et de solutions de rabattement, qui permettront au maître d'ouvrage, après la clôture de la concertation, de choisir entre les deux solutions alternatives présentées, sans préjudice d'une éventuelle tierce solution susceptible d'émerger de la discussion.

UN TOUR DE TABLE a permis à chacun des participants de se présenter (La liste des participants est présentée en annexe).

Puis M. MARIE, Adjoint au Directeur Régional de l'Equipement de Champagne – Ardenne, a situé l'atelier et ses objectifs dans le contexte de l'aménagement d'un itinéraire à haut niveau de services entre A 31 Langres et Vesoul, et de ses enjeux d'échelle nationale et locale.

Projection d'un documents PowerpointTM à l'appui, il a exposé :

- qu'il est prévu à horizon 2016 la réalisation par l'Etat d'une section aménagée entre la RD974 et la RN19 avec des raccordements provisoires aux deux extrémités, cette section devant ensuite être incorporée au réseau concédé (2018).

- que deux hypothèses alternatives de diffuseurs sont aujourd'hui envisagées.: un sur la RD17, un sur la RD974 ;

Pour éclairer la discussion, il a rappelé que le diffuseur RD17 privilégie la desserte des zones d'activités du secteur nord de Langres, des Franchises et de Chalindrey, tandis que le diffuseur RD974 privilégie la desserte des zones d'activité de Sabinus, de L'avenir et de Longeau ; il a également rappelé que le diffuseur RD17 présente le double avantage de mieux respecter les distances entre échangeurs sur la future autoroute et d'être conforme au protocole d'accord signé par les co-financeurs en juillet 2006.

M. Christian NOLOT, maire de Langres, replace son intervention dans le contexte d'une réflexion collective et consensuelle, dont les conclusions seront présentées par les représentants du Département et de l'association Axiale.

Sa préoccupation principale est de ne pas perdre de temps : le monde économique attend avec impatience qu'une décision soit prise. Pour lui, il s'agit avant tout d'un enjeu d'irrigation du territoire qui dépasse les frontières de telle ou telle commune, avec pour préoccupation l'évitement des agglomérations par les PL (Langres, Saint-Geosmes), pour le plus grand bénéfice à la fois des riverains et des transporteurs. Si, initialement, il avait été émis le souhait d'avoir le plus grand nombre de diffuseurs possible, il est aujourd'hui admis que plus il y a de diffuseurs, plus on affaiblit les bénéfices de la solution autoroutière. C'est pourquoi la ville de Langres se rallie à l'idée de l'échangeur RD17, qui répond le mieux à l'intérêt général, à la condition que soit réalisé un barreau de raccordement qui permettrait d'éviter l'agglomération de Langres . La question sera portée à l'ordre du jour du conseil municipal du lundi 24 septembre.

M. Gérard DIDIER, président de la commission des routes du Conseil Général de la Haute-Marne, rappelle le grand intérêt que le Président de l'assemblée départementale prête à l'atelier thématique. Après avoir rappelé l'importance de l'engagement financier du Département dans le projet, il laisse à M. VOILLEMEN (Président de l'association AXIALE) et à M. DESSAIGNES (directeur des routes et des transports du CG52) le soin de présenter la solution alternative proposée.

M. Bruno DESSAIGNES indique que cette solution alternative est le fruit d'un travail collectif des membres de l'association Axiale, qui se sont réunis le jeudi 13 septembre et dont les points de vue se sont rapprochés, puis ont convergé.

Il rappelle que l'aménagement de la RN19 représente un investissement financier très important pour le Conseil général (30 M€, rapportés à un budget annuel de 180 M€) Ce niveau d'engagement, qui doit trouver comme contrepartie le transfert de l'ancienne RN19 au département avec les moyens correspondants, serait relativement aisément supportable s'il était réparti sur 30 ans, mais est plus délicat à gérer avec l'échéancier que suppose la solution autoroutière

Il précise que le Conseil général sera également très attentif à ce que les fonctionnalités attendues de l'infrastructure soient préservées au regard des besoins de l'ensemble des acteurs haut-marnais.

M. Jean-Marie VOILLEMEN, Président de l'association AXIALE, présente la solution alternative proposée.

Il convient que, dans le contexte du financement du projet, deux échangeurs seraient une hypothèse irréaliste mais qu'un échangeur seul présenterait plus d'inconvénients que d'avantages.

Projection PowerpointTM à l'appui, il présente ainsi les avantages et inconvénients de chacun des deux échangeurs, ainsi que ceux de la solution à deux échangeurs :

- l'échangeur RD 974 seul présente l'avantage d'un accès direct vers Vesoul pour le secteur Saint-Geosmes Longeau Prauthoy mais cumule plusieurs inconvénients : pas de desserte de Chalindrey ou des Franchises sans traversée de l'agglomération ; passage dans l'agglomération des convois exceptionnels et des trafics du sud vers Chaumont ; passage par les Auges, Langres et Saint-Geosmes pour les usagers venant des Franchises et allant vers le sud...

- l'échangeur RD 17 seul présente l'avantage d'un accès direct vers l'Est et l'A31 sud pour le secteur de Chalindrey mais cumule également plusieurs inconvénients : passage préférentiel en agglomération pour les PL venant de Saint-Geosmes, Longeau, Prauthoy et allant vers Vesoul ; idem pour les PL venant des Franchises vers A31 sud ; passage dans l'agglomération des convois exceptionnels et des trafics du sud vers Chaumont...

- si deux échangeurs faciliteraient l'accès pour tous vers Vesoul, cette hypothèse, non prévue dans le protocole de juillet 2006, provoquerait un surcoût d'environ 10 M€ sans créer de réelle déviation de Langres.

La solution alternative proposée, qui vise à optimiser les fonctionnalités de l'itinéraire, consiste à associer à l'échangeur RD17 une liaison (un barreau) 2x1 voie entre la RD17 et la RD974, (voir la carte ci-dessous, qui propose un tracé strictement indicatif, et non définitif).



Cette solution présenterait les avantages suivants :

- elle constitue une vraie déviation de Langres
- elle reporte hors agglomération le trafic de transit des PL ainsi que celui des convois exceptionnels ;
- elle ménage un accès direct et gratuit à Vesoul pour tous.

M.DESSAIGNES estime le coût correspondant à 10 M€ pour 3 km de voie nouvelle (le giratoire de Saint-Geosmes étant déjà inscrit budgétairement) et que son profil en long ne présenterait pas de difficultés techniques, la rampe de 6% étant accessible aux PL sans nécessité d'un ouvrage d'art).

Selon lui, ce scénario pourrait être réalisé à coût global (ensemble du projet) en supprimant la phase de mise en service provisoire de la 2x2 voies (économie des raccords RD974 et RN19 ayant vocation à être détruits), la mise en service étant alors reportée de deux ans. Il reconnaît que l'étude de coût doit être approfondie, mais le montant de 10 M€ lui apparaît comme un maximum, qui ne devrait pas pénaliser le déroulement global du projet dont le coût total dépasse 500 M€. En tout état de cause, le scénario devra faire l'objet d'une discussion entre co-financeurs.

Il présente cette solution alternative comme permettant, de l'avis de l'unanimité des membres de l'association Axiale, de sortir du problème par le haut, avec une mise en service de ce barreau dès 2014.

La solution ne devrait qu'avoir un impact minime sur les termes du protocole de juillet 2006 (qui prévoit l'échangeur sur la RD17). Elle devrait avoir pour corollaire une réflexion sur les modalités de l'apport au concessionnaire de la section prévue sous maîtrise d'ouvrage Etat : toujours un apport en nature ? section intégrée à la concession pour faciliter les travaux avec un apport en numéraire ?

M. Christian MARIE précise que la réflexion proposée sur les modalités de l'apport n'est pas sans incidence sur la clé de financement entre l'Etat et les collectivités (les apports en nature sont financés 75/25, la subvention d'équilibre est financée 50/50) et qu'il faut vérifier l'équilibre des coûts. Il fait remarquer notamment que les diffuseurs d'extrémité ne sont pas des diffuseurs au sens autoroutier : leur coût est inférieur aux 7 à 8 M€ chacun correspondant à des diffuseurs aux normes autoroutières.

Il constate que cette solution alternative ne fait pas partie du dossier de concertation ni du protocole de juillet 2006 mais correspond à l'objectif de l'atelier thématique, qui est bien de permettre à la maîtrise d'ouvrage d'entendre tous les avis et toutes les propositions.

Il reste prudent sur les estimations financières avancées et rappelle que l'idée d'un barreau figurait déjà dans la fiche d'agglomération de 2001 pour un montant d'environ 15M€ (actualisé 2007).

M. Christophe GAMET précise par des croquis au tableau que techniquement les deux « échangeurs » provisoires d'extrémités, qui seraient démolis en 2018, n'ont pas de caractéristiques autoroutières et qu'ils coûtent beaucoup moins cher que deux « vrais » échangeurs.

M. MARIE appelle par ailleurs l'attention sur la probable difficulté technique due à la forte pente annoncée (6%) et sur son incidence sur le trafic poids lourd.

A la demande de M. le SOUS-PREFET, il précise les clés de répartition de financement et le mécanisme de la subvention d'équilibre à verser à la société concessionnaire de l'autoroute, ainsi que le principe des « apports en nature ». Il explique ainsi en quoi, à la marge, mais de manière sensible, la proposition d'AXIALE affecte le protocole d'accord.

M. Jacky MAUGRAS, maire de Saint-Geosmes, souhaite ne pas mélanger circulation de transit et circulation locale et demande que soit étudiée la possibilité d'un tracé lissé qui contourne Saint-Geosmes et évite le décrochement proposé.

M. Christian CHANSON, Vice-Président, et Mme Nicole DEVILLIERS, Vice-Présidente de la Communauté de Communes du Pays de Chalindrey, adhèrent à la solution proposée, mais appellent l'attention sur la nécessité qu'elle ne retarde pas la mise en service de l'autoroute. Tout retard compromettrait l'objectif de 10.000 conteneurs en 2017 sur lequel repose la convention d'exploitation de la plate-forme de Chalindrey.

Leur intervention est appuyée par M. Alain MARCEROU (Gérant de Chalindrey Services), qui précise que la délégation de service public de la plate-forme de Chalindrey court jusqu'en 2017 et que les consultations pour une nouvelle DSP débuteront en 2016 : si le projet d'autoroute n'est pas suffisamment avancé à cette date, les discussions pour trouver un partenaire pour gérer la plate-forme seraient plus difficiles.

Il appuie donc l'échangeur RD17, mais demande que le barreau proposé soit réalisé avant les travaux de l'autoroute.

Mme Sandrine SIMONEL, Directeur Général des Transports LESSERTEUR, appelle l'attention sur les contraintes des transporteurs qui s'appuient sur la plate-forme multimodale : les conteneurs qui arrivent par le fer à Chalindrey repartent dans toutes les directions (Contrexéville, Franchises, Port-sur-Saône, Vesoul, Chaumont...), mais surtout vers le sud et le sud-est (Beaune, Dijon, voire Besançon).

Il est donc pour elle important que l'échangeur soit implanté de telle sorte qu'ils n'aient pas à rebrousser chemin : les transporteurs travaillent sous la loi « tout km parcouru doit être utile »

M. Daniel LÉBOUCHER, gérant de TFL Transports, rappelle que la plupart de ses clients travaillent en flux tendus : « aucun retard n'est admis ». Le développement de l'axe est un point fort pour les clients actuels et aussi pour attirer de nouveaux clients. La solution alternative proposée par AXIALE lui convient parce qu'elle permet de ne traverser aucune agglomération. Il espère ainsi que seront minimisées les interdictions de trafic.

M. THOMAS demande si les contraintes environnementales de la solution d'AXIALE ont été étudiées.

M. VOILLEMIN lui répond qu'elles seront moindres que celles auxquelles est confronté le projet d'autoroute lui-même.

M. Miche AUER, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Marne, se prononce en faveur de l'implantation de l'échangeur sur la RD 17. Il reconnaît les mérites de la solution proposée par AXIALE, mais à la condition qu'elle ne retarde pas la mise en service de l'autoroute.

M. DURANTET, Conseiller Général, Président du Syndicat Mixte d'Aménagement Economique du Pays de Langres, salue à son tour le travail d'Axiale, qui donne toute sa cohérence à une vision d'aménagement du territoire à 15 ans. Il se félicite que le travail collectif ait abouti.

M. Bernard SAGET, Président de la Communauté de Communes de l'Etoile de Langres, souligne le caractère vital pour l'Etoile de Langres, et la dimension aménagement du territoire, de l'aménagement autoroutier, avec un système de diffuseurs adapté ; c'est cette préoccupation qui avait conduit au vote d'une délibération en faveur de deux diffuseurs. Aujourd'hui, il se rallie à la solution alternative, tout en souhaitant que le barreau se réalise au plus vite, sans pénaliser le projet global d'autoroute Langres-Vesoul.

M. Bernard DONNET, maire de Chalindrey, se félicite du consensus qui se dégage de la réunion en faveur de la « solution Axiale », dans la mesure où elle concilie les intérêts de Langres, de Saint-Geosmes, de Chalindrey et de l'ensemble des communes concernées.

Jean-François DELAMARRE, Président Directeur Général des Ets Leclerc de Saint-Geosmes, va sans le sens général : le barreau soulage la commune de Langres et permet de gagner en temps et en fiabilité, tout en assurant de meilleures conditions de circulation l'hiver.

Mme Brigitte MARION, responsable logistique de FREUDENBERG Joints Elastomères et M. Bertrand DURET-LAMOUREUX, Directeur Administratif de FREUDENBERG SAS, insistent sur la dimension vitale du projet global pour leur activité. Ils appellent d'autant plus l'attention sur son urgence que, dans le secteur automobile, il est difficile de faire des projections au-delà de 5 ans.

M. Christian MARIE, à l'invitation de M. THOMAS, a proposé une synthèse des avis et propositions qu'il a entendus lors de la réunion :

Les solutions à un seul échangeur posent le problème de la réciprocité de la desserte des zones d'activité et ont en commun de ne pas apporter de solution à la question de la circulation des poids lourds à l'intérieur de l'agglomération

La solution à deux échangeurs, qui avait été réclamée pour attirer l'attention du maître d'ouvrage sur les difficultés de liaison, apparaît au final peu réaliste à l'ensemble des participants

La solution alternative proposée par AXIALE et le Département (échangeur RD17 + barreau) met en évidence le besoin, auquel pourvoit le barreau, que le système d'échanges comporte des fonctionnalités utiles à l'agglomération. Tous les participants cependant s'accordent sur l'importance de la gestion des délais, et il y aura lieu de concilier l'exigence d'une mise en service rapide avec une proposition entraînant un différé de deux ans de la déviation de Langres

Il y a un consensus des acteurs locaux pour reconnaître que les aménagements discutés au cours de la réunion s'inscrivent dans la problématique globale du fonctionnement de l'agglomération, ce qui suppose qu'il soit regardé plus largement ce qui se passe sur les autres routes

Il y a donc lieu de creuser l'aspect financier (appel à la prudence), l'aspect technique (topographie) et la question des délais

*

* *

M. THOMAS, pour clore la réunion :

- remercie vivement l'association Axiale et le Conseil général pour leur travail et leur proposition, qui justifie amplement la tenue de l'atelier thématique.

- remercie M. le Sous - Préfet de Langres pour son accueil, et lui demande de transmettre ses remerciements à M. le Préfet de la Haute-Marne ;

- précise

- que, bien évidemment, il ne peut prendre l'engagement que la proposition faite en réunion sera retenue ;
- qu'il adressera à chaque participant un compte rendu, sur lequel chacun sera appelé à formuler ses observations ;
- qu'il rapportera les échanges auxquels a donné lieu l'atelier thématique lors de la réunion de clôture de la concertation programmée à Langres le 2 octobre 2007.

La réunion se termine à 16 h 50

ATELIER THEMATIQUE DE LANGRES

18 septembre 2007

Nom	Prénom	Collectivité ou organisme	Fonction
MENEGAIN	Vincent	DRE de Franche-Comté	Service Maîtrise d'Ouvrage
GAMET	Chrstophe	DRE de Champagne-Ardenne	Chef du Service Maîtrise d'Ouvrage
NOLOT	Christian	Ville de Langres	Maire
CHANSON	Christian	Communauté de Communes du Pays de Chalindrey	Vice-Président
DEVILLIERS		- d° - Commune de Culmont	Vice-Présidente Maire
MARCEROU	Alain	Chalindrey Services Sarl	Gérant
AUER	Michel	Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Marne	Président
HERGOTT	Bernard	- d° -	Directeur Général
POULAIN	Jean	- d° -	Conseiller technique
LEVRERO	Frédérique	- d° -	Responsable du Service Aménagement
DELAMARRE	Jean-François	Etablissement LECLERC de Saints-Geosmes	Président Directeur Général
MAUGRAS	Jacky	Commune de Saints-Geosmes	Maire
DURANTET	Guy	Syndicat Mixte d'Aménagement Economique du Pays de Langres	Président
DZIEGEL	Pierre	Communauté de Communes de la Vingeanne	Président
HARANG	Philippe		Sous-Préfet de Langres
THOMAS	José		Garant de la concertation
DIDIER	Gérard	Conseil Général de la Haute-Marne	Président de la Commission des Routes

MUIR	Eric	MENSIA CONSEIL Consultant du maître d'ouvrage	
HORTH	André	Direction Départementale de l'Équipement de la Haute- Marne	Directeur
BOUQUIN	Jacques	- d° -	
SIMONEL	Sandrine	Transports LESSERTEUR	Directrice Générale
DESSAIGNES	Bruno	Conseil Général de la Haute-Marne	Directeur des Routes et des Transports
VOILLEMIN	Jean-Marie	Association AXIALE	Président Conseiller Général
MARION	Brigitte	FREUDENBERG Joints Elastomères	Responsable logistique
SAGET	Bernard	Communauté de Communes de l'Etoile de Langres	Président
GATINAULT	Lionel	- d° -	Directeur
MARIE	Christian	DRE de Champagne - Ardenne	Adjoint au Directeur Régional
DURET-LAMOUREUX	Bertrand	FREUDENBERG SAS	Directeur Administratif
BROUSSEAUD	Myriam	Communauté de Communes du Pays de Chalindrey	Directrice de la plate-forme
LEBOUCHER	Daniel	TFL Transports	Gérant