



*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**

Section Langres - Vesoul

2.1.3 LA SYNTHÈSE DES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET DU GARANT DE LA CONCERTATION

01 avril 2008

SOMMAIRE

1. L’AFFIRMATION DE L’IMPORTANCE DU PROJET.....	2
2. LES REPONSES AUX OPPOSANTS.....	4
2.1 A CEUX QUI PRÉFÈRENT UNE ROUTE EXPRESS PLUTÔT QU’UNE AUTOROUTE.....	4
2.2 A CEUX QUI VEULENT DONNER LA PRIORITÉ AUX MODES ALTERNATIFS.....	5
3. LES REPONSES AUX REMARQUES SUR LE PROJET.....	6
3.1 LA CONCESSION.....	6
3.2 LE PÉAGE.....	7
3.3 LES ÉCHANGEURS ET LA DESSERTE DES TERRITOIRES.....	8
Le nombre d’échangeurs.....	8
L’emplacement des échangeurs.....	8
L’échangeur au niveau de Langres.....	8
L’échangeur au niveau de Fayl-Billot.....	9
L’échangeur au niveau de Combeaufontaine.....	9
L’échangeur au niveau de Port-sur-Saône.....	9
3.4 LE TRACÉ.....	9
Le raccordement au réseau autoroutier.....	10
La déviation de Port-sur-Saône.....	11
Réponses spécifiques.....	11
Un fuseau de passage au sud de Chalindrey ?.....	12
3.5 LES NUISANCES.....	12
3.6 LA SÉCURITÉ.....	13
3.7 LES TRAFICS.....	13
3.8 LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS.....	13
3.9 L’ENVIRONNEMENT.....	14
3.10 LES RÉTABLISSEMENTS.....	15
3.11 LES TRAVAUX.....	15
4. LES REPONSES AUX REMARQUES SUR LA CONCERTATION.....	16

Préambule

Ce document reprend en synthèse les réponses apportées par le garant et le maître d'ouvrage aux courriers et courriels adressés avant la dernière réunion de synthèse à Langres le 3 octobre 2007. Il intègre également les principales réponses apportées lors des réunions publiques

1 L’AFFIRMATION DE L’IMPORTANCE DU PROJET

La décision prise conjointement par l'Etat et les collectivités signataires du protocole financier du 3 juillet 2006 répond à une forte demande des élus et principaux acteurs économiques des territoires franc-comtois et champardennais, de Haute Saône et de Haute Marne. Cette demande vise à mettre en service dans un délai aussi court que possible une liaison routière est-ouest à haut niveau de service qui complètera l'offre routière existante et permettra la séparation des trafics locaux des trafics à plus longue distance. Ainsi cette autoroute A31-Vesoul offrira des gains conséquents en sécurité, en temps de parcours, et en régularité sur ces temps de parcours.

Le projet d'autoroute A31-Vesoul a vocation à favoriser le développement économique local et régional en améliorant la desserte du département de la Haute-Marne et le désenclavement du département de la Haute-Saône. Notamment, ce projet constituera un atout supplémentaire important pour le maintien des emplois et la réussite des projets d'aménagement et de développement des deux bassins de vie et d'emploi de Langres-Chalindrey et de Vesoul. La réalisation de cette voie rapide routière a été jugée indispensable pour conforter l'économie des territoires irrigués par ce projet et soutenir leurs projets de développement. L'autoroute et les quatre échangeurs intermédiaires intégreront les territoires ruraux concernés à un réseau national maillé de transport et de développement et dynamiseront leurs projets en assurant leurs désenclavements.

Ceci étant, la création de l'autoroute ne se substituera pas à la volonté des acteurs politiques et économiques des territoires. Elle peut toutefois permettre la stabilisation d'activités existantes ou jouer le rôle de catalyseur pour des projets locaux. C'est pourquoi il était important lors de cette concertation que les projets de développement soient évoqués notamment pour la question des échangeurs et afin de comparer leur calendrier avec celui du projet. En tout état de cause cette discussion doit se prolonger pour que les effets attendus aient des chances de se concrétiser.

Par ailleurs, ce projet répond à des fonctions d'axe structurant aux plans européen et national. Il a vocation à drainer les trafics de longue distance Est-Ouest, il permettra de séparer les flux de véhicules effectuant de longs parcours, dont la majorité des poids-lourds, qui se reporteront en masse sur la voie à haut niveau de service, des flux de trafic local qui continueront à emprunter le réseau routier existant.

Enfin, ce projet apportera une réponse satisfaisante aux attentes de la population habitant le long de la RN 19, attentes relayées par leurs collectivités, à savoir :

- soulager les villages traversés par la RN19 du trafic de transit qui comprend une part importante de poids-lourds,
- mieux écouler les trafics en réduisant les difficultés de circulation provoquées par les poids-lourds ou les convois exceptionnels,
- améliorer la sécurité sur les axes routiers et réduire les nuisances sonores pour les riverains de la RN19,
- faciliter l'accès aux équipements collectifs, aux services des zones urbaines (hôpitaux, établissements scolaires, commerces, ...), et aux superstructures touristiques (offices de tourisme, sites d'hébergement, campings, ports de plaisance...).

2 LES REPONSES AUX OPPOSANTS

2.1 A CEUX QUI PRÉFÈRENT UNE ROUTE EXPRESS PLUTÔT QU'UNE AUTOROUTE

L'État et les collectivités territoriales ont manifesté la volonté d'aménager la RN19 entre Langres et Delle sous forme d'itinéraire à haut niveau de service (2x2 voies). Ce type d'aménagement permet de séparer les trafics longue distance des trafics locaux. Il apporte des gains significatifs en termes de sécurité, de confort, et de temps de parcours. Sur ce point, une autoroute apporte un niveau de service supérieur à celui d'une route express. En raison d'un trafic plus important sur la partie Est de l'itinéraire, la priorité dans le temps a été donnée au traitement de la section Vesoul-Delle. Aussi, le projet d'aménagement de cette section sous forme de route express à 2x2 voies est aujourd'hui déclaré d'utilité publique. Les travaux sont bien avancés entre Lure et Delle avec des sections déjà en service.

Sur la partie Ouest, l'aménagement de la RN19 sous forme de route express s'échelonne dans le temps pour aboutir à une mise en service de l'ensemble de la section Langres-Vesoul au plus tôt en 2025. Devant cette perspective, les acteurs locaux (élus et principaux acteurs économiques des territoires de Haute-Saône et de Haute-Marne) se sont mobilisés pour faire accélérer le projet. Ils ont demandé au maître d'ouvrage de trouver une solution qui permette de raccourcir l'échéance de mise en service. Avec le projet d'autoroute concédée, objet du protocole d'accord financier du 3 juillet 2006, cette échéance serait ramenée à 2018. Les études et les concertations conduites avec les collectivités ont ainsi conduit à la proposition actuelle d'un aménagement autoroutier. Ce choix d'aménagement ne sera confirmé définitivement qu'avec la déclaration d'utilité publique.

L'hypothèse d'une route express et celle de l'autoroute sont, au stade actuel des études, dans des ordres de grandeur de coût comparables. D'un point de vue technique, la solution autoroutière apparaît proche d'une solution en route express à 2x2 voies. Cependant le niveau de service d'une autoroute est supérieur à celui d'une route express (vitesse de base 130 km/h pour 110 sur route express), ce qui engendre des coûts plus élevés. La présence d'équipements de péage va également dans ce sens. À l'inverse le nombre de diffuseurs sur route express est dans le cas du projet A31 Vesoul plus élevé. Ces raisons expliquent que la solution autoroutière soit plus chère mais des ordres de grandeur comparables.

Spécifiquement, l'aménagement de la RN19 strictement sur place à l'Est de Langres serait difficile à réaliser dans le respect des normes techniques adaptées à la sécurité : 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). De plus, tous les trafics pour ces mêmes raisons de sécurité ne peuvent être admis sur la voie express. Il faut donc s'assurer qu'il existe un itinéraire dit de substitution pour ces déplacements (notamment modes doux, besoins de l'agriculture, trafic local entre villages). La RN existante assurerait ce rôle.

2.2 A CEUX QUI VEULENT DONNER LA PRIORITÉ AUX MODES ALTERNATIFS

Le projet d'aménagement de la RN19 entre Langres et Delle en itinéraire à haut niveau de service a été étudié au regard des autres modes. Les analyses ont conclu à la forte adéquation entre ce projet et les attentes de la population et à une absence de concurrence avec les modes ferroviaire, fluvial, et aérien. Bien que nationalement d'importants efforts soient réalisés pour améliorer la qualité du service ferroviaire, celui-ci ne pourra apporter de réponse satisfaisante pour les déplacements entre Langres et Delle. Par exemple, il ne peut répondre au régime de livraison express mis en place par PSA (flux tendu entre commande et livraison). La LGV Est Européenne et la future LGV Rhin-Rhône passent très largement de part et d'autre de l'axe de la RN19. Pour ce qui concerne la ligne Paris-Bâle, la politique des opérateurs de transport ferroviaire tend vers la recherche de la massification des flux, donc vers le développement des axes à fort trafic, ce qui n'est pas le cas de cette ligne.

Spécifiquement, l'échangeur prévu à hauteur de Langres/Chalindrey offre, via la RD17, un accès privilégié à la plate-forme multimodale de Chalindrey. Le drainage et la massification des flux de poids lourds par l'autoroute vers cette plate-forme contribueront à la complémentarité fer-route.

3 LES REPONSES AUX REMARQUES SUR LE PROJET

3.1 LA CONCESSION

Concernant le recours au financement privé, le projet actuel d'autoroute s'en tient au principe de la concession et non à celui du partenariat public privé (PPP).

Le double recours au financement public et au péage (en contrepartie des apports de fonds privés) permet d'équilibrer le budget de la construction d'une autoroute concédée lorsque les trafics attendus ne permettent pas d'atteindre l'équilibre. Dans ce cas, et le moment venu, il convient de trouver un juste équilibre entre financement public et péage. Le concessionnaire éventuel ne peut viser un péage excessif qu'il sait dissuasif pour ses clients et le prive des effets positifs du maillage dans lequel il s'insère.

Les études de concédabilité ont conclu que la concession autoroutière sera viable économiquement, moyennant une subvention publique d'équilibre de l'ordre de 30 à 60% du coût de construction des sections réalisées par le concessionnaire. La valeur de cette subvention sera connue à l'issue de la procédure de mise en concession. Elle résultera de la négociation entre le maître de l'ouvrage et les candidats à la concession, menée sur la base de leurs offres.

La subvention d'équilibre sera définitivement connue à l'issue de la procédure d'appel d'offres pour désigner un concessionnaire. Sa prise en charge est assurée à 50% par l'état, 50% par les collectivités selon le kilométrage de route construite sur chaque territoire.

La subvention d'équilibre qui sera nécessaire résultera de l'appel d'offres lancé entre candidats concessionnaires, et donc du contexte concurrentiel de la période de cet appel d'offres. La subvention d'équilibre éventuelle qu'aura proposé chaque concurrent sera l'un des critères de choix du titulaire du contrat de concession. Les propositions des concurrents seront analysées sur la base des critères définis pour cet appel d'offres, lesquels excluront tout avantage territorial lié à la proximité d'un réseau existant.

Enfin le cadre juridique de la concession pour la construction et l'exploitation d'une infrastructure diffère de celui du contrat de partenariat public privé. Les recettes permanentes du concessionnaire sont constituées par les péages des usagers dans un cas, et par un paiement de la puissance publique étalé sur la durée du contrat dans le second.

3.2 LE PÉAGE

Le recours à la concession s'accompagnera de la mise en place d'un système de péage. Le péage sera acquitté par l'ensemble des usagers de l'autoroute, quel que soit leur lieu de résidence. En particulier, les Haut-Saônois paieront pour circuler sur l'autoroute, qu'ils habitent à l'Est ou à l'Ouest de Vesoul. Les usagers extérieurs au département contribueront également, en acquittant ce péage, au financement de cette infrastructure.

Pour un projet dont la vocation d'aménagement du territoire est affirmée, la combinaison des modes habituels de financement des routes à savoir l'impôt et le péage est une alternative justifiable. Le financement partiel par les impôts (locaux et nationaux) doit être apprécié au regard de la plus-value d'aménagement et de développement apportée au territoire. Le financement partiel par le péage est une contrepartie de la plus-value en temps de parcours et en régularité que tous les usagers – habitant dans ou en dehors du territoire concerné par l'autoroute – apportent au financement puis à l'exploitation de l'infrastructure.

Dans le cas particulier, le choix d'une infrastructure à péage permet d'accélérer la mise en place du plan de financement et donc la mise en service en 2018 du projet d'ensemble. L'Etat et les collectivités réaliseront cependant en anticipation, avec la clé de financement spécifique au projet RN19 à savoir 75% Etat et 25% Collectivités , deux déviations prioritaires à Port-sur-Saône en 2014 et à Langres en 2016.

Quant à l'usage de l'autoroute, il faut noter que, quel que soit le mode de transport, les entreprises privilégient la continuité de l'itinéraire, la régularité des temps de parcours, les gains de temps ainsi que le confort de conduite. Sans parler du dialogue commercial avec l'exploitant autoroutier, ces arguments offerts par l'autoroute attireront sur la nouvelle infrastructure la majeure partie des trafics de longue distance, les voitures mais aussi les camions, qui constituent la source ressentie comme la plus génératrice de nuisances par les riverains. Des aménagements dissuasifs sur la RN actuelle, des interdictions de transit à l'initiative des maires, et le cas échéant la généralisation annoncée des taxations de poids lourds à l'échelle européenne quel que soit l'itinéraire emprunté, permettront de renforcer cet effet d'attraction.

Les automobilistes locaux auront le choix, soit d'utiliser l'autoroute nouvelle en acquittant un péage en contrepartie d'une meilleure qualité de service (temps de parcours, sécurité, confort), soit de rester sur la RN19, dont le trafic sera fluidifié et sécurisé avec le report massif du trafic de transit sur l'autoroute. Les habitants du territoire situé entre Langres et Vesoul pourront disposer de ces deux possibilités pour effectuer leurs trajets domicile-travail. Bien entendu, comme tout usager habituel d'une autoroute, ils pourront bénéficier de tarifs particuliers adaptés à leur situation, notamment dans le cadre d'abonnements que proposerait le concessionnaire.

3.3 LES ÉCHANGEURS ET LA DESSERTE DES TERRITOIRES

Le nombre d'échangeurs

Certains échangeurs devraient avoir un faible trafic à la mise en service. De plus, les échangeurs sont des équipements onéreux en investissement et consommateurs d'espaces. Cependant, le projet que soutiennent l'État et les collectivités signataires du protocole du 3 juillet 2006 répond à un objectif de développement des territoires de la Haute-Saône et de la Haute-Marne. Les échangeurs proposés permettent une desserte directe des principales localités ou des axes routiers qui irriguent ces territoires, leur donnant ainsi un atout de développement reconnu. La poursuite des études et des concertations permettra de confirmer les échangeurs qui seront réalisés à la mise en service de cette autoroute.

En tout état de cause, le nombre d'échangeurs est conséquent pour une autoroute qui, selon les simulations réalisées, devrait accueillir un faible trafic à sa mise en service, et pour la majeure partie de celui-ci constitué de trafic parcourant toute la section Langres Vesoul. Ces six échangeurs sont situés en moyenne tous les 15 km, alors que la moyenne constatée en général sur les autres autoroutes est 25 km.

Spécifiquement, les échangeurs de Fayl-Billot et de Combeaufontaine desserviront les cantons du nord-ouest de la Haute-Saône (Combeaufontaine, Vitrey-sur-Mance, Amance, Jussey) à travers le réseau d'irrigation local constitué par la RN 19 et par les principales routes départementales.

L'emplacement des échangeurs

La concertation publique qui se déroule aujourd'hui porte sur le principe de l'aménagement autoroutier. L'emplacement des échangeurs n'est pas défini – le protocole présente des alternatives possibles- mais précisément en attente d'argumentaires de la part des acteurs des territoires concernés.

L'échangeur au niveau de Langres

Deux possibilités d'emplacement sont envisagées au protocole signé le 3 juillet 2006 par l'Etat et les collectivités signataires. Les deux emplacements de l'échangeur envisagés à hauteur de Langres Sud ont pour chacun d'entre eux des avantages bien distincts en termes de développement futur des zones qui seront desservies, et en termes de rabattement du trafic notamment de poids lourds :

–Le bassin d'habitat du sud de Langres (Longeau, Prauthoy) dispose actuellement d'un accès autoroutier pour ses relations vers le nord l'ouest et le sud de la France (via la RD428 au péage de Langres sud, ou via la RD974 au péage de Til-Châtel). L'échangeur au niveau de Saints-Geosmes est plus favorable pour le trafic en provenance de ce secteur.

–Le diffuseur envisagé au niveau de la RD17 permettrait de desservir la plateforme bimodale de Chalindrey, la zone industrielle des Franchises et les secteurs est de Langres.

En retenant, au delà de l'échange actuel avec l'A31, une alternative au sud de Langres (RD17 ou RD974), le maître d'ouvrage cherche à favoriser le développement économique de ces territoires. La poursuite des études et des concertations permettra de définir la position de cet échangeur, qui n'est aujourd'hui pas arrêtée. Le rabattement des trafics vers cet échangeur sera un élément important de choix.

L'échangeur au niveau de Fayl-Billot

La première possibilité envisagée dans le protocole est un échangeur à l'ouest de Fayl-Billot. Cette implantation, plus proche de cette commune, présente l'avantage de faciliter les déplacements pour les usagers qui se tourneraient plutôt vers Langres, principal pôle d'emplois et de services du secteur.

La seconde possibilité, à l'est à hauteur du carrefour de la RD460, faciliterait les déplacements d'un secteur plus large en offrant un accès direct à l'autoroute pour les habitants des communes situées entre Bourbonne-les-Bains et Champlitte.

L'échangeur au niveau de Combeaufontaine

Un fuseau d'études de 1500 mètres de large est arrêté autour de Combeaufontaine. Le tracé de l'autoroute n'est encore pas défini, mais le fuseau d'études est placé au nord de Combeaufontaine. L'autoroute croisera la RD54 dans la zone située entre Combeaufontaine et 1 500 mètres au nord en suivant le RD54.

L'échangeur situé à hauteur de Combeaufontaine permettra une bonne desserte des secteurs de Lavoncourt, Dampierre et Jussey.

L'échangeur au niveau de Port-sur-Saône

Le maître d'ouvrage a pris acte des avis exprimés unanimement en faveur d'une position d'échangeur conjointe avec celle d'une barrière de péage à l'ouest. Les études ultérieures devraient examiner l'impact d'un tel choix sur les trafics et les péages captés.

3.4 LE TRACÉ

Aujourd'hui, au moment de la concertation publique, seul un fuseau d'étude de 1,5 km (sur la majeure partie du tracé) à 5 km (déviation de Port-sur-Saône) de large a été arrêté. Il ne s'agit

ni d'emprises ni de projets de tracés. Aucun tracé n'est décidé. Ce fuseau est présenté dans le dossier de concertation et sur le site internet du projet. Le fuseau de passage permet de dévier les agglomérations tout en assurant une desserte directe de ces principales localités et en soutenant des projets de développement économique telles la plate-forme fer-route de Chalindrey et la zone industrielle des Franchises à Langres. La RN19 sera conservée pour la desserte locale.

Plusieurs possibilités de tracé sont envisageables à l'intérieur de ce fuseau d'étude : s'agissant d'une autoroute, ce tracé devra être « tendu » (il comportera de grandes courbes). Il a d'ores et déjà été vérifié que ce fuseau examiné en 2003 dans le cadre des études de route express convient, sur la plus grande partie de l'itinéraire, pour des caractéristiques autoroutières. Hormis pour la partie en tracé neuf au sud de Langres, Ce fuseau est sensiblement parallèle et à proximité immédiate de la RN19 actuelle.

Dans le choix des tracés qui s'opérera lors des études d'avant projet préalable à l'enquête d'utilité publique, le maître d'ouvrage intégrera dans ses contraintes l'état actuel de l'urbanisation (bâti existant, localisation des habitations...), du foncier agricole, de l'accès aux parcelles, etc. pour chercher à minimiser les impacts du projet sur l'environnement. Le fuseau autoroutier reste ainsi superposé au tracé de la RN19 sur la majeure partie du linéaire, avec une section en tracé neuf de longueur réduite au sud de Langres.

Au stade ultérieur seront examinés des tracés dans une bande de passage de l'ordre de 300 mètres, ce qui rendra possible le dialogue avec les personnes et les acteurs concernés: les différentes possibilités de tracés seront examinées lors d'une nouvelle étape de concertation.

Le raccordement au réseau autoroutier

Ce projet vise à faciliter les déplacements de longue distance entre le sud de l'Alsace, la Suisse, la région parisienne le nord et l'ouest de la France. Il vise également à capter le trafic sud et ouest vers les bassins de vie de Langres et Vesoul. Il est donc apparu nécessaire de se raccorder sur le réseau autoroutier au plus près de l'embranchement actuel entre A5 et A31.

L'utilisateur en provenance ou à destination de Paris pourra faire le choix de sortir à Langres Nord. Cependant les différences importantes en termes de temps de parcours sur autoroute, de garantie de ce temps de parcours et de confort de conduite, sont souvent déterminantes pour la majeure partie des usagers, voiture ou poids lourds, effectuant des longues distances.

Les études préliminaires menées en 1998 comparant les deux variantes de fuseau d'études au nord et au sud de Langres ont montré que la variante sud privilégiait la desserte et le développement économique local – elle permet d'assurer une desserte directe de la plate-forme logistique fer-route de Chalindrey récemment installée – et que son coût était équivalent aux autres variantes. Une concertation menée en 1999 avec les élus et les représentants du monde économique et associatif avait confirmé ce choix.

Spécifiquement, un raccordement sur A31 au nord de Montigny le Roy (à 20 km au nord de Langres) ou au sud de Selongey (à 30 km au sud de Langres) serait possible mais il pénaliserait l'un ou l'autre des trajets de longue distance (dans le premier cas pour ceux venant du sud sur A31 en direction de Vesoul, et dans le second pour ceux en provenance du nord sur A5 ou A31).

La déviation de Port-sur-Saône

Un des objectifs prioritaires de l'aménagement de la RN19 est la déviation de Port-sur-Saône. Le fuseau d'études autour de cette commune tient compte de la nécessité de raccorder cette déviation sur la RN19 actuelle à l'ouest et à l'est de Port-sur-Saône, avant que ne soit réalisé l'aménagement autoroutier complet, et de permettre un point d'accès (échangeur) à hauteur de cette commune. Il a été dimensionné assez largement pour permettre un franchissement aisé de la vallée de la Saône, en tenant compte de son caractère inondable, et de la protection des milieux naturels qui y sont présents.

Réponses spécifiques

Réponse au propriétaire du terrain de camping du lac de Preigney (Christian Waucquier)

–Votre terrain de camping est situé à l'intérieur de ce fuseau, entre la RN19 (à environ 500 m) et la limite nord du fuseau (à environ 600 m). A cet endroit, le fuseau s'élargit (environ 2 500 m) afin de permettre le contournement de Cintrey. La recherche de tracés qui a été entreprise à l'intérieur de ce fuseau autoroutier montre que votre terrain de camping et le site touristique du lac pourront être préservés. Les tracés autoroutiers envisagés à l'intérieur du fuseau d'étude ont un impact extrêmement limité en termes de bruit et de panorama par rapport au site du camping du lac. Le relief vallonné, les boisements alentours et le profil de la voie en partie encaissé masquent globalement la vue de l'autoroute à partir du camping. Les études acoustiques montrent que les niveaux sonores engendrés par la circulation sur l'autoroute restent très limités dans le voisinage du camping. La RN19 subsistera dans sa configuration actuelle en parallèle de la future autoroute : elle se présentera comme une alternative pour la plupart des usagers et comme un itinéraire de substitution pour les véhicules interdits de circulation sur l'autoroute.

Réponse aux propriétaires de l'hôtel « No man's land » au carrefour de Chaudenay (M. et Mme Renaud)

–Les études ont démontré que l'aménagement de la RN19 strictement sur place à l'Est de Langres serait difficile à réaliser dans le respect des normes techniques (virages, creux, bosses). Le projet autoroutier sera donc entièrement conçu en tracé neuf, à l'intérieur d'une bande d'études. La recherche des tracés entreprise à l'intérieur de ce fuseau autoroutier montre que les habitations et l'hôtel-restaurant situés le long de la RN19 au droit du carrefour de Chaudenay pourront être préservés. La RN19 subsistera dans sa configuration actuelle en parallèle de la future autoroute : elle se présentera comme une alternative pour la plupart des

usagers et comme un itinéraire de substitution pour les véhicules interdits de circulation sur l'autoroute.

Réponse aux propriétaires du château de La Rochelle (70)

–Le périmètre de protection de ce site a déjà été intégré dans les études quand il s'est agi de vérifier la possibilité d'inscrire le tracé d'une autoroute à l'intérieur du fuseau de passage du projet. Cette contrainte sera prise en compte au cours des phases suivantes d'élaboration du projet jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, notamment lors des études d'avant-projet qui permettent de préciser le choix du tracé.

Un fuseau de passage au sud de Chalindrey ?

Le contournement de Chalindrey par le sud a fait l'objet d'un examen au cours des études préliminaires. Entre la RD974 et Chaudenay, la configuration du site présente à la fois un relief marqué et une urbanisation étendue (Chalindrey, Culmont, Torcenay, Le Pailly). Le tracé alternatif traverse un secteur situé entre Le Pailly et Chalindrey qui comporte une forte densité d'enjeux en matière de préservation de l'environnement : urbanisation, paysage, patrimoine culturel, ressource en eau. Il est donc très difficile de faire passer un projet d'infrastructure à haut niveau de service (2x2 voies) à travers ce site.

Afin de ne pas créer de nouvelle coupure pour le milieu naturel, le fuseau d'étude présenté au public contourne le bassin de Chalindrey par le nord, sur la ligne de crête déjà empruntée par la RN19. Ce tracé minimise l'impact sur l'environnement, notamment en réduisant fortement la longueur de la partie en tracé neuf.

Ces considérations ont emporté l'adhésion des acteurs locaux (parlementaires, collectivités locales, chambres consulaires, acteurs socio-économiques, associations) lors des concertations de 1999 et de 2002. Aussi, l'État et les collectivités territoriales concernées ont signé un protocole d'accord le 03 juillet 2006 relatif à un projet d'autoroute inscrit dans ce fuseau.

3.5 LES NUISANCES

Les habitants des agglomérations traversées par la RN 19 se verront soulagés des principales nuisances (bruit, pollution de l'air, encombrement de la circulation, sécurité des piétons et des deux-roues), en proportion de l'importance des trafics routiers, et notamment des poids-lourds, qui seront reportés sur l'autoroute.

Les informations relatives aux incidences du projet autoroutier sur les habitations ne sont pas disponibles actuellement car les études d'impact seront réalisées au cours de la prochaine étape, lorsque le parti d'aménagement et le fuseau de passage du projet seront décidés. La circulation induite par cette infrastructure, incluant les bretelles de raccordement, sera prise en

compte pour l'établissement des mesures d'atténuation et de compensation des impacts du projet.

3.6 LA SÉCURITÉ

A en juger par les chiffres sur le réseau autoroutier actuel, la sécurité pour les trajets de longue distance sera renforcée. Par ailleurs, la diminution très conséquente du trafic, notamment PL, sur la route actuelle conservée pour les usages locaux, permettra la séparation des trafics locaux et de longue distance traditionnellement génératrice de conflits. Il sera toutefois nécessaire de prendre en compte le risque éventuel de comportements anormaux et d'y répondre par des mesures appropriées de police ou d'aménagement.

Par ailleurs, dans l'attente de la réalisation du projet, le traitement des points noirs de sécurité sera poursuivi. Le carrefour de Chaudenay, en particulier, fait l'objet d'un suivi après l'installation d'un radar automatique de vitesse.

3.7 LES TRAFICS

Les trafics intéressés par le projet sont de l'ordre de 7 000 à 12 000 véhicules. Il s'agit principalement de trajets de moyenne et longue distance qui n'emprunteront plus l'actuelle RN19 devenue alors plus disponible pour les trajets plus courts (domicile-travail, loisirs...). Ces trafics peuvent connaître, notamment avec l'habitat périurbain, des hausses importantes. Ces niveaux de trafic justifient qu'un projet aussi structurant soit examiné afin de servir d'autres objectifs tels que la desserte des bassins de vie, la sécurité et la qualité de vie des riverains...

3.8 LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS

En matière de transport de marchandises, le mode routier occupe jusqu'à présent une position majoritaire incontestée dans sa concurrence avec les autres modes, dont les conditions d'exploitation n'offrent pas nécessairement la souplesse requise par les entreprises. C'est pourquoi, sur les trajets courts en particulier, le poids lourd reste l'instrument de transport dominant. Toutefois l'orientation multimodale de la politique des transports s'est affirmée dès lors que des considérations environnementales et de santé ont été partagées par un nombre croissant de nos concitoyens. Des décisions ont déjà été mises en œuvre et d'autres devraient voir le jour à la suite du Grenelle de l'Environnement.

La circulation des poids-lourds représente une part importante du trafic actuel, de l'ordre de 25 à 30% sur certaines sections. Ces déplacements concernent en majorité des trajets de longue distance, en flux de transit et en flux d'échange. Les valeurs enregistrées sur les dix dernières années sont en proportion beaucoup plus importantes que les moyennes nationales observées sur des routes similaires. La progression du trafic poids-lourds suit un rythme nettement plus rapide que celle du trafic tous véhicules. La mise en service de la plateforme bi-modale fer-route de Chalindrey constitue un générateur supplémentaire de trafic poids-lourds pour la liaison Langres-Vesoul, support des échanges de cette plate-forme avec les régions situées à l'Est. En conséquence, la circulation des camions sur cet axe ne risque pas de diminuer, bien au contraire.

La mise en service de l'autoroute Langres-Vesoul permettra de séparer les flux de véhicules effectuant de long parcours, dont la majorité des poids-lourds, qui se reporteront en masse sur la voie à haut niveau de service, des flux de trafic local qui continueront à emprunter le réseau routier existant.

3.9 L'ENVIRONNEMENT

Au stade de définition actuel, le projet minimise l'impact sur l'environnement : le fuseau autoroutier proposé reste superposé au tracé de la RN19 sur la majeure partie du linéaire, avec une section en tracé neuf de longueur réduite au sud de Langres. Des études plus précises seront menées à une étape ultérieure pour préciser le projet en vue de procéder à l'enquête d'utilité publique. Elles prendront en compte l'état actuel des massifs forestiers, des écosystèmes, de l'urbanisation et donc la localisation des habitations. En particulier, l'impact environnemental du projet en matière de bruit, sur l'air, sur l'eau, et sur le milieu naturel, sera examiné attentivement. Le choix du tracé et les mesures de préservation de l'environnement seront alors définis en fonction de ces enjeux, en concertation avec la population.

Il semble aujourd'hui prématuré de juger des atteintes à l'environnement (paysage, foncier agricole...) à ce stade des études même si pour une partie le fuseau reprend la trace d'infrastructures linéaires existantes. En effet, ce sera au stade de l'avant-projet que ces impacts seront finement mesurés et débattus avec les parties concernées pour en atténuer l'importance.

Des mesures de protection contre le bruit seront intégrées au projet, plus particulièrement en secteurs sensibles comme par exemple à proximité des habitations. Selon les situations rencontrées, des dispositifs de protection globale pourront être mis en place, tels l'abaissement du profil de la voie (profil décaissé) ou bien l'implantation de merlons ou de murs anti-bruit le long de la voie.

Concernant les captages signalés par le maire de Ouge, le maître d'ouvrage prend note avec attention de l'existence de ces captages d'AEP.

3.10 LES RÉTABLISSEMENTS

Lorsque le projet occasionnera des coupures à travers le milieu naturel, des rétablissements seront construits aux endroits les plus propices. Généralement ces rétablissements prennent la forme d'ouvrages d'art tels que viaducs, tunnels, passages à faune... La réalisation de l'autoroute prévoit le rétablissement des axes traversés : routes départementales, chemins communaux, rivières, canaux...

Le maître d'ouvrage prend note des aménagements à réaliser pour franchir les voies existantes à hauteur de Balesmes.

Le maître d'ouvrage prend note des rétablissements à prévoir pour les itinéraires de randonnées, en particulier dans les secteurs de la commune de la Rochelle (70) et de la commune de Cintrey, et pour les passages à faune.

3.11 LES TRAVAUX

Selon le protocole du 3 juillet 2006, les objectifs de mise en service sont fixés à 2014 pour la déviation de Port-sur-Saône, 2016 pour la déviation de Langres sud, et 2018 pour les autres sections entre Langres (A31) et Vesoul ouest. A titre prévisionnel, cela supposerait d'envisager un début de travaux à Port-sur-Saône en 2011, à Langres sud en 2013, et pour les autres sections entre A31 et Vesoul ouest en 2016. Le calendrier de poursuite des études et des procédures a été conçu dans cette perspective. Celles-ci permettront d'affiner les dates communiquées ci-dessus.

4 LES REPONSES AUX QUESTIONNEMENTS SUR LE FONCTIONNEMENT DE LA CONCERTATION

La contribution questionnant l'ergonomie du site a reçu une réponse du garant exposant les difficultés de mise au point du site, mais surtout expliquant à l'internaute le fonctionnement du navigateur Internet Explorer.

Les deux contributions questionnant des retards, l'un à apporter une réponse, l'autre à assurer la publication d'une contribution ont reçu du garant les réponses techniques qu'elles appelaient.

Les deux contributions questionnant l'application même du principe de concertation ont reçu du garant des réponses explicitant la portée du principe de concertation et l'insertion de la concertation dans le processus d'élaboration d'un grand projet.

Le garant a eu à plusieurs reprises, pendant et hors réunion publique, à affirmer avec force que la concertation était transparente et sincère, qu'il appartenait au garant d'y veiller. Il a notamment eu à insister sur les deux thèmes suivants :

- aucune décision n'est encore prise ;
- tout est sur la table, et les contributions qui critiquent le principe même du projet ou ses modalités fondamentales ne seront pas écartées du dialogue.