



*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**

### **Franchissement de Vesoul**

#### **2.2.2 LA SYNTHÈSE DES OPINIONS ET DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC**

01 avril 2008

## Avant-propos

Cette note a pour objectif de synthétiser les enseignements de la concertation relative au projet d'aménagement de la RN19 entre Vesoul Ouest et Vesoul Oest. Elle s'appuie sur le compte-rendu de la réunion de pré-information du 28 septembre, les interventions des deux réunions publiques du 12 octobre et du 14 décembre 2007, ainsi que sur les 119 contributions recueillies (2/3 par courrier, 1/3 par courriel via le site Internet) à la date du 31 décembre 2007, y compris les contributions de la Ville de Vesoul et de la communauté de communes de l'agglomération de Vesoul (CCAV), ainsi que celle du Conseil général de la Haute-Saône, jointes au dossier de concertation. Elle prend également en compte les retombées presse de la concertation (cf. note d'analyse de la presse).

Le matériau récolté permet d'apprécier la mobilisation des acteurs locaux<sup>1</sup> : une vingtaine de personnes ont assisté à la réunion de pré-information de Frotey destinée aux élus et aux acteurs économiques ; respectivement 220 (nombre minimum, correspondant aux personnes qui se sont inscrites sur le registre d'entrée) et 140 personnes ont participé aux réunions de concertation d'octobre et de décembre 2007.

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, 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 ( 89 contributeurs issus de la population), parfois succinctement, mais aussi parfois avec une argumentation développée.

La presse s'est d'ailleurs fait l'écho de cette mobilisation : *« Le public concerné par le contournement de l'agglomération vésulienne s'est largement exprimé sur les trois scénarii proposés. Hier soir, la salle du théâtre Edwige-Feuillère refusait du monde. Pour dire que le sujet présenté par la Direction régionale de l'équipement concernant les trois possibilités de contournement de la région vésulienne représentait la préoccupation majeure pour tous. Sachant que la solution arrêtée engagerait pour les générations futures. »* (L'Est Républicain – Débat sur trois aménagements – 14/10/07).

On peut en déduire que le sujet porté à la concertation était particulièrement prégnant dans l'esprit des gens, avec d'ailleurs un esprit d'écoute réciproque, chacun ayant davantage à cœur de défendre son point de vue que d'attaquer celui de l'autre. Un autre indicateur de cet état d'esprit : le très petit nombre de questions posées dans les contributions, l'essentiel consistant en prises de positions.

Plusieurs collectivités ont également apporté leur pierre à l'édifice : Le Conseil régional Franche-Comté, le Conseil général de la Haute-Saône, la Ville de Vesoul et la Communauté de communes

---

<sup>1</sup> La première période de la concertation (qui faisait suite à la réunion publique de lancement du 12 octobre) n'ayant pas permis de recueillir un grand nombre de contributions, il a été décidé de procéder à une relance du public avant la réunion du 14 décembre, avec une nouvelle campagne d'information dans les médias (presse et radio) et la diffusion d'un courrier signé du garant de la concertation, d'un tract d'information et d'une enveloppe T à tous les foyers de l'agglomération vésulienne. Environ la moitié des contributions courrier nous sont parvenues sous cette forme

de l'agglomération vésulienne (CCAV), ainsi que plusieurs communes : Echenoz-la-Méline, Dampvalley-lès-Colombe, Coulevon, Frotey-lès-Vesoul, Villeparois.

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, Ets Dormoy Frères), des associations (Alternative municipale Ensemble pour Echenoz, Association des habitants du Sabot, Fédération Haute-Saône Nature Environnement, Association IDEE Est), ainsi que les Verts de Haute-Saône.

Une autre caractéristique de cette concertation, particulièrement au regard des échanges et des contributions associées à la section A31-Vesoul, c'est la grande technicité des échanges : les personnes et institutions ont apporté au débat une « expertise d'usage », tout particulièrement sur le fonctionnement routier à l'intérieur et à l'extérieur de l'agglomération.

Signalons enfin que la partie « trafics » et « enjeux » telle que développée dans le dossier de concertation n'a pas été discutée, tout au moins par le grand public : la majeure partie des avis va directement à la solution. On pourrait en déduire que la problématique particulière des trafics au droit de l'agglomération, et les enjeux du projet sont largement intégrés. Néanmoins, les questions et les positions prises permettent de s'interroger. Elles ont amené le maître d'ouvrage à souligner dans ses réponses les spécificités de l'agglomération auxquelles devaient répondre le projet. Il faut relever cependant, particulièrement de la part des associations, les commentaires critiques sur les hypothèses présentées par le maître d'ouvrage, en particulier les évolutions de trafic, notamment au regard des orientations récemment fixées par le Grenelle de l'Environnement.

## 1 Une grande divergence d'opinions

Le premier enseignement de cette concertation, c'est qu'aucun des trois scénarios présentés par le maître d'ouvrage ne recueille l'assentiment général. Au contraire, chacun possède ses partisans et ses détracteurs, avec des arguments pour et des arguments contre. A cela s'ajoutent les avis de ceux qui ne soutiennent aucun de ces scénarios, quelques-uns prônant un contournement encore plus au nord que le contournement long.

Cette divergence se retrouve chez tous les types d'acteurs : collectivités, associations, acteurs socio-économiques, habitants eux-mêmes. Sans prétendre à une quelconque représentativité statistique, relevons que sur les 75 points de vue individuels qui se sont clairement exprimés en faveur de l'une ou l'autre option, 24% sont pour l'aménagement sur place, 36% pour le contournement court, 23% pour le contournement long et 17% pour un contournement « très long ».

Il est à noter que plusieurs particuliers ont conscience que chacun défend le point de vue qui sert au mieux ses propres intérêts, sans prendre le recul nécessaire pour avoir un avis sur l'avenir de l'agglomération et de la Haute-Saône, et en reportant sur la collectivité des coûts qui ne servent que des avantages personnels. C'est évidemment le cas des riverains de l'actuelle RN19 qui militent pour un contournement ou le cas des personnes vivant sur le tracé des contournements qui militent pour un ASP.

Cette divergence se traduit dans les propos de M. Bernabe (Montmarin) : « *Ce qui est désolant, c'est que ça fait 20 ou 30 ans que nous parlons de ces sujets-là et, au jour d'aujourd'hui, nous n'arrivons pas à nous mettre d'accord.* »

## 1.1 Le scénario aménagement sur place

Au niveau des collectivités, ce scénario est défendu par le Conseil régional et le Conseil général, toutes deux collectivités co-financeurs du projet d'aménagement de la RN19 :

- Pour le Conseil régional, cette option répond aux enjeux de franchissement de Vesoul, tandis que les options de contournement représentent un surcoût élevé avec un fort impact environnemental et écologique sur une zone protégée et inondable. En outre, les options de contournement ne dispensent pas d'effectuer les travaux de réaménagement et de requalification de l'actuelle RN19.
- Le Conseil général considère que cette option s'inscrit dans le droit fil des aménagements réalisés depuis une vingtaine d'années (desserte par la rocade Ouest des pôles industriels de l'agglomération, desserte par le boulevard Kennedy de la partie Est de l'agglomération), notamment dans le cadre de la convention de financement signée en 2000.

Il rejette les options de contournement pour des raisons de topographie et de contraintes naturelles, avec des surcoûts importants. En outre, les allongements d'itinéraire seraient de nature à faire persister un trafic élevé sur l'actuelle RN19. Enfin, il faudrait de toutes façons procéder à des travaux de réaménagement de l'actuelle RN19, dont il n'est pas certain qu'ils pourront être financés dans les mêmes conditions que le contournement. Spécialement, le département souhaite ne pas « hériter » de ces problèmes et n'envisage aucunement de supporter financièrement les travaux qui s'avèreront nécessaires.

Le département apprécie le projet « *remarquable* » proposé par les services de l'Etat pour l'aménagement de la traverse, notamment la tranchée couverte qui permet de traiter la problématique des nuisances dans le secteur du Grand Grésil, mais regrette que cette problématique soit moins bien traitée dans le secteur de Frotey.

Ce point de vue est corroboré par Alain Joyandet, qui considère difficile de traiter différemment les habitants de Vesoul et ceux de Frotey : « *Pourquoi voulez-vous qu'on dise aux populations de Vesoul qu'on passe en dessous alors que pour la population de Frotey on met une simple casquette ? Il y a urgence de réintégrer ce passage enterré à hauteur de Frotey. Ce n'est qu'à cette condition que nous pourrions comparer des choses comparables.* »

Au niveau des « grands acteurs », cette option est défendue par les chambres consulaires (CCI, Chambre d'agriculture) ainsi que par les écologistes (les Verts et la fédération Haute-Saône Nature Environnement), pour des raisons toutefois différentes :

- Pour la CCI, même si les aménagements complémentaires n'ont pas été encore chiffrés ce scénario est le moins coûteux, il permet, grâce à tranchée couverte au droit du Petit Grésil, de réunifier les quartiers de Vesoul, il fait gagner du temps en évitant les procédures d'acquisition foncières induites par les options de contournement, il valorise la plate-forme Technologia et donne une vision dynamique de l'agglomération, il permet d'opérer un véritable projet urbain et de réduire les nuisances en limitant les vitesses.
- Pour la Chambre d'agriculture, il est la plus économe en foncier agricole et le moins déstructurant pour l'activité agricole.
- Pour les Verts comme pour la Fédération Haute-Saône Nature Environnement, il est préférable parce que c'est celui qui porte le moins atteinte à l'environnement (préservation des zones humides et des espaces Natura 2000), il est le moins coûteux et il évite aux riverains, dans l'hypothèse d'un contournement, de supporter une inévitable augmentation de la circulation (les Verts considèrent notamment que les PL effectuant les trafics d'échange

continueront de circuler à l'intérieur de l'agglomération). Cette option présente en outre l'avantage de rétablir une continuité urbaine entre les quartiers.

En tout état de cause, un certain nombre de conditions sont posées : que la tranchée couverte soit doublée de façon à préserver le plus possible les quartiers environnants et aussi à resserrer les liens de part et d'autre de l'infrastructure ; les matériaux doivent garantir une filtration optimale des bruits et des vibrations ; le traitement des gaz d'échappement doit être prévu ; des protections visuelles et acoustiques doivent être déployées tout au long du parcours ; enfin, la dalle sur la tranchée couverte pourrait être végétalisée et dédiée aux transports doux.

Au sein du grand public, ce scénario trouve des partisans et des opposants. Le tableau ci-dessous recense les principaux arguments avancés :

Arguments pour	Arguments contre
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un coût raisonnable au regard des autres options ; notamment ce différentiel de coût pourrait accélérer la réalisation du contournement Est de l'agglomération.</li> <li>• Une économie pour le contribuable dans la mesure où, même dans le cas d'un contournement, les nécessaires aménagements sur l'actuelle RN19 seraient à de toutes façons à réaliser.</li> <li>• Une réalisation plus rapide grâce à un financement plus aisé à obtenir à court terme.</li> <li>• Un tracé plus court, donc moins de pollution (CO2) et moins de coûts de transport.</li> <li>• Une moindre atteinte à l'environnement et aux paysages.</li> <li>• Une opportunité de recoudre le tissu urbain entre les quartiers du Grand Grésil et de Montmarin et de créer des liaisons entre le quartier du Sabot et le village de Frotey, entre le quartier du Sabot et le quartier du Montmarin.</li> <li>• Une amélioration de la circulation par la réduction de la très forte pente du Grand Grésil.</li> <li>• Attirer les usagers vers des commerces et des sites plus visibles (« <i>redorer le blason de Vesoul</i> »).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les coûts sont sous-estimés : la comparaison entre ASP et contournement ne peut pas être faite autrement qu'en intégrant l'ensemble des coûts induits, notamment en matière d'aménagements urbains, à la charge de la collectivité.<sup>2</sup></li> <li>• L'accroissement du trafic induit sur l'axe Langres Delle, avec le mélange des flux de transit et des flux internes.</li> <li>• L'augmentation des risques d'accidents (nombreux échanges avec les autres voies de circulation).</li> <li>• Le développement des nuisances (bruit, vibrations, odeurs, pollution) pour les riverains de la RN19, notamment avec une perspective d'accroissement du trafic PL (les mesures préconisées : murs anti-bruit, casquettes, ne peuvent être considérées que comme palliatives, elles atténuent les nuisances mais ne les suppriment pas, le relief du site interdit une protection efficace contre le bruit et les pollutions...)<sup>3</sup></li> <li>• Des nuisances fortes en phase travaux.</li> </ul>

<sup>2</sup> Le coût de 87 M€ indiqué dans le dossier de concertation intègre la tranchée couverte, les protections acoustiques, les obligations de rétablissement, dont la réalisation de voies parallèles pour les circulations locales. Il n'intègre pas les projets d'aménagement urbain que pourraient mener les collectivités, et les charges financières publiques. Cette situation a été soulignée à plusieurs reprises, avec la remarque qu'il est difficile de concerter sans disposer de l'ensemble des éléments d'appréciation. Notamment, Alain Joyandet est persuadé que le coût de l'ASP « va exploser » ne serait-ce qu'avec une tranchée couverte au droit de Frotey...Le maître d'ouvrage a indiqué que ces projets urbains ne pouvaient être chiffrés sans avoir été définis au préalable par les collectivités et que les coûts publics seraient différents selon leur nature (quartiers d'habitat ou d'activité, équipements publics)

<sup>3</sup> En particulier, pour les opposants à ce scénario, aucune protection phonique ne serait possible sur le pont du Transmarchement, compte tenu du relief.

Arguments pour	Arguments contre
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un aménagement sur place est une solution irréversible qui sera immédiatement dépassée compte tenu des trafics (les prévisions les plus optimistes indiquent que ce tronçon sera saturé avant 2020, à terme, il faudra passer au contournement...).</li> <li>• La fin de l'identité de Vesoul (« <i>ville à la campagne</i> »).<sup>4</sup></li> <li>• La tranchée couverte cicatrise la fracture entre les quartiers du Grand Grésil et du Montmarin mais, débouchant sur le Transmarchement, elle ne résout que partiellement la difficulté de gérer les flux de transit et les relations interquartiers.</li> <li>• La tranchée couverte ne répond que partiellement aux contraintes d'intégration de l'infrastructure, notamment elle ne réduit pas les nuisances au niveau de Frotey.</li> <li>• La tranchée couverte pose la question du passage des convois exceptionnels : est-ce acceptable que les maisons aient devant elles un mur de 8 mètres de haut ?</li> <li>• L'ASP va provoquer la ghettoïsation des quartiers au nord de la RN19, il isole les populations de l'Est et de l'Ouest de Vesoul, il bloque toute évolution à long terme de part et d'autre de la traverse.</li> <li>• C'est un scénario de court terme : « <i>Dans quelques décennies, ne va-t-on pas se reposer la question de faire un contournement court ou long ?</i> » « <i>Si le projet sur place est réalisé, dans 20 ans, il sera obsolète.</i> »</li> </ul>

Les partisans de l'ASP estiment en outre que :

- la section 2x2 voies sera suffisante pour absorber le trafic futur si d'autres aménagements locaux la soulagent d'une partie du trafic local :
- les possibilités de développement des zones technico-commerciales présentes et futures de Vesoul-Pusey seront préservées.

---

<sup>4</sup> C'est avant tout la qualité de vie qui est facteur d'attractivité pour une agglomération et ses zones d'activité, en permettant d'attirer et de retenir la matière grise...

Evidemment, les personnes qui s'expriment n'envisagent l'ASP qu'accompagné des protections nécessaires pour les riverains. Certaines évoquent également le réaménagement du giratoire de la Vaugine.

Signalons que plusieurs contributeurs stigmatisent les personnes qui ont délibérément choisi de s'installer près de la RN19, et qui ne doivent donc, de leur point de vue, que s'en prendre à elles-mêmes :

- « *Faut-il n'entendre que les voix d'une minorité qui a choisi délibérément de construire son pavillon au-dessus d'une nationale, sans se préoccuper à l'époque des conséquences futures ?* »
- « *La RN19 existait avant qu'ils ne construisent ! ce n'est pas un fait nouveau !* »
- « *Qui a construit son habitation sur le lotissement du Sabot en ignorant la présence d'une RN19 en-dessous ? Personne. Qui avait l'illusion que la circulation routière irait en décroissant ? Personne.* »
- « *Naturellement, il y a des riverains mécontents mais quand ils ont bâti à côté de la RN19, ils prenaient un risque.* »
- « *Il est incompréhensible que des responsables politiques locaux privilégient les craintes de quelques centaines d'habitants du quartier du Sabot qui ont choisi de s'installer entre deux routes nationales et une falaise et exigent de transférer le bruit vers d'autres villages.* »
- « *Il ne semble pas logique qu'afin d'améliorer les conditions de vie de personnes qui ont construit ou acquis des immeubles en bordure d'une route à forte fréquentation et ayant connaissance des nuisances liées à la circulation routière, le problème soit déplacé dans des zones urbanisées choisies par leurs propriétaires pour leur calme !* »

## 1.2 Le scénario contournement court

Au niveau des collectivités, ce scénario est essentiellement défendu par la CCAV, via son président Alain Chrétien mais aussi via le député-maire de Vesoul, Alain Joyandet, 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 Vesoul Technologia, zone d'activités économiques en face de l'espace de la Motte. Ils estiment que, en faisant la jonction entre le carrefour de la Vaugine et le contournement Sud-Est, ce scénario assure une continuité de transit Est-Ouest et Ouest-Sud en dégageant la rocade Ouest. Ils demandent que ce contournement soit complété d'un échangeur complet au droit du barreau de Frotey, pour faciliter la liaison vers le Sud. D'autre part, ce scénario permet de créer, avec le barreau Quincey-Vallerois, une « *sorte de périphérique* », un « *ring* » autour de l'agglomération de Vesoul, qui « *ouvre des perspectives de développement économique pour le demi-siècle à venir* ». Enfin, Alain Joyandet et Alain Chrétien mettent en perspective le coût de ce scénario pour le relativiser : « *Sur la grande liaison Delle-Langres, si on rapporte le coût de ce contournement à la totalité du coût du projet, c'est plus d'un milliard d'euros. (...) L'agglomération vésulienne, c'est 10% du projet, donc relativisons.* »

Cette option est également défendue 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.

Au sein du grand public, ce scénario trouve des partisans et des opposants. Le tableau ci-dessous recense les principaux arguments avancés :

Arguments pour	Arguments contre
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il évite les nuisances aux habitants de Frotey et de Vesoul.<sup>5</sup></li> <li>• Il permet un meilleur drainage du trafic, il sépare le trafic « extérieur » (sur autoroute) et le trafic « interne » (sur route).<sup>6</sup></li> <li>• Un contournement pas trop éloigné de l'agglomération.</li> <li>• Il crée une ceinture par l'Est en direction de Besançon, avec le prolongement du barreau RD919 en direction de Valleriois-Lorioz.</li> <li>• Il délimite naturellement une zone d'extension pour l'urbanisation de l'agglomération de Vesoul.</li> <li>• Il garde la possibilité d'un contournement par l'Est de la RN57 avec un minimum de travaux ; il prend en compte le tracé de la RN57 qui rejoint le tronçon 2x2 voies à Valleriois-Lorioz.</li> <li>• Il permet l'accès direct à l'Ouest de la ville pour les véhicules en provenance de Montbozon et Villersexel.</li> <li>• Il est en grande partie prévu sur des terrains inconstructibles.<sup>7</sup></li> <li>• Il passe sous la réserve naturelle du Sabot, préservant faune et flore.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ce scénario nécessite des ouvrages importants (viaduc, tunnel).</li> <li>• Il surcharge la rocade Ouest (surpoids de 3 000 véhicules/jour).</li> <li>• Le tunnel est susceptible de ralentir fortement le trafic (vitesse limitée).</li> <li>• Il peut être dangereux (en cas de collision).</li> <li>• Ce scénario est synonyme de destruction de l'environnement, il franchit une zone humide puis une zone inondable, il risque de dénaturer la réserve protégée du Sabot.</li> <li>• Son coût est très élevé.</li> <li>• C'est un scénario de court terme, rapidement obsolète compte tenu du développement de l'agglomération.</li> <li>• Les habitants du Nord de Vesoul et de Coulevon auraient à subir les contraintes d'une route à grande circulation, avec également des freins au développement.</li> <li>• Ce scénario est préjudiciable pour les personnes qui ont fait le choix d'habiter au calme (résidence hors la ville).</li> <li>• Il obligerait de toute façon à aménager la traversée de Vesoul.</li> </ul>

<sup>5</sup> Une condition : mettre des murs anti-bruit pour les habitants du quartier vésulien des Rèpes.

<sup>6</sup> En raccordant rapidement la RN57 au rond-point de Valleriois par un contournement Est, il ne subsisterait qu'une circulation locale sur l'axe entre les usines Peugeot.

<sup>7</sup> Zones humides

### 1.3 Le scénario contournement long

Ce scénario n'est défendu par aucune collectivité, mais il a la préférence d'une association (IDEE Est / 800 adhérents) et du représentant de la 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 politiques 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.

Au sein du grand public, ce scénario trouve des partisans et des opposants. Le tableau ci-dessous recense les principaux arguments avancés :

Arguments pour	Arguments contre
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ce scénario présente le meilleur rapport qualité-prix, c'est la solution la moins chère au ratio kilomètre.</li> <li>• Il permet un rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération.</li> <li>• Il concerne davantage des zones rurales que des zones urbaines. Son éloignement de l'agglomération est le mieux pour éviter les nuisances sonores et la pollution.</li> <li>• C'est la meilleure alternative sur le plan environnemental. Il protège le site naturel du Sabot.</li> <li>• Il préserve le bas de Frotey (lotissement du Sabot).</li> <li>• Il permet le développement urbain de Vesoul.</li> <li>• Il génère moins de nuisances pendant la réalisation.</li> <li>• C'est le scénario du long terme : « <i>plus on s'éloigne de Vesoul, plus la solution sera pérenne</i> ».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Son coût est important.</li> <li>• Son tracé est « <i>abracadabrant</i> », nécessitant deux viaducs.</li> <li>• C'est le scénario le moins respectueux de l'environnement : il saccage le paysage, il a comme effet la destruction partielle du bois de Montcey, il porte atteinte à l'espace naturel et à la conservation des espèces (batraciens).</li> <li>• Il est trop éloigné de la ville, il isole l'agglomération, il nuit à son développement économique, il n'autorise qu'une faible captation de trafic ; par exemple, le flux du côté de la RD919 ne fera pas le contournement par Dampvalley mais continuera à passer par Quincey et Frotey.</li> <li>• Il déporte les nuisances de la zone urbaine vers les villages de Coulevon et de Villeparois, avec une atteinte à la tranquillité des personnes comme au développement de ces villages (quid des projets pris en compte dans le PLU sur Villeparois et sur Coulevon ? cf. le projet de lotissement en cours de réalisation à Villeparois).</li> <li>• Il obligerait de toute façon à aménager la traversée de Vesoul.</li> </ul>

## 1.4 Le contournement « très long »

La concertation a donné naissance à un scénario alternatif, qui consiste en un contournement Nord depuis la Vaugine jusqu'à Saulx (et non Dampvalley), relayé par la RN57 en direction de la RD64. Ce scénario est présenté comme le plus direct. Plusieurs personnes ont regretté qu'il n'ait pas été présenté par les services de l'Etat et qu'il n'ait pas été chiffré.

- « *La ligne droite entre Port-sur-Saône et Saulx serait certainement la meilleure solution.* »
- « *Le tracé actuel Saulx-Vesoul est direct, presque plat, et ne demande que quelques aménagements.* »
- « *Le mieux serait de dévier la RN19 vers la RN57 bien en amont de Vesoul et par le Nord, à plusieurs kms, contourner l'agglomération et rejoindre la future autoroute juste avant Port-sur-Saône, pour profiter de la traversée de la rivière sans édification d'un nouvel ouvrage d'art.* »
- « *En liaison avec la mise à 2x2 voies de la RN57 de Saint-Sauveur à la plaine de Saulx et avec le contournement de ce bourg par une route 2x2 voies, la déviation qui semble la plus logique irait de la RN57 (à Villers-Poz<sup>8</sup>) à la RN19 à la sortie de Charmoille côté Port-sur-Saône pour se raccorder à l'autoroute Langres-Vesoul.* »
- « *Pourquoi une liaison en voie express reliant la RN19 à l'Est de Frotey avec la voie express de la RN57 à Valerois Lorioz n'est-elle pas envisagée ? Pourquoi une déviation inutile à Saulx ? La logique ne serait-elle pas de réaliser une voie Lure-Vesoul-Valerois Lorioz, qui dégagerait Saulx de tout trafic poids lourd ?* »

L'association Alternative municipale Ensemble pour Echenoz propose une voie rapide entre la sortie de l'autoroute et le carrefour RN19-RD100 (vers Calmoutier), plus trois échangeurs à 2x2 voies : un à Vesoul-Ouest pour la desserte du giratoire de la Vaugine et de la déviation de Vesoul Ouest ; un à Vesoul-Centre pour la desserte de la zone Technologia ; un à Vesoul-Est (vers Calmoutier) pour la desserte du giratoire de Frotey et de la déviation Est à venir.

Les arguments avancés en faveur de ce scénario sont les suivants :

- Il permettrait de faire avancer de concert les deux projets RN19 et RN57 : « *Aujourd'hui, on ne peut pas faire une route à 4 voies qui vient de Luxeuil sur Vesoul et une route à 4 voies qui va de Luxeuil sur Lure. Il faut trancher entre les deux.* » L'association IDEE Est se demande « *pourquoi, dans un département comme la Haute-Saône de 230 000 habitants, nous avons deux routes nationales à 2x2 voies ? nous savons depuis 25 ans que l'axe Luxeuil-Lure-Vesoul bien aménagé en s'écartant des villages y compris Dampvalley, constitue 5 minutes de plus au niveau du trajet. 25 ans après, cela vaudrait peut-être le coup d'y réfléchir à nouveau.* »
- Ce serait la solution la plus 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.
- Il préserve des « *kms de nature* ». Ce serait la solution la plus écologique.

<sup>8</sup> lieu dit situé près de la RN57 à mi distance des villages de Colombier et de Saulx

## 1.5 Les arguments pour ou contre les 2 contournements (court ou long)

Ce paragraphe recense les arguments exprimés pour ou contre les contournements, indépendamment du scénario court ou long :

Arguments pour	Arguments contre
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vesoul serait, en l'absence de contournement, la seule agglomération de l'itinéraire à ne pas être déviée.</li> <li>• Un contournement permet de ne pas faire passer une autoroute au milieu de la ville.</li> <li>• Un contournement permet la transformation de l'actuelle RN19 en voie urbaine avec circulation piétonne, cycliste, automobile.</li> <li>• Un contournement évite les problèmes pendant les travaux (manque d'accès, gêne pour les riverains ou les commerçants, déviations, risques d'accidents...).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des coûts importants, voire prohibitifs.</li> <li>• L'impossibilité de la Ville de Vesoul à assumer seule le financement de la transformation de la RN19 en boulevard urbain.</li> <li>• Un allongement (excessif) du parcours.</li> <li>• Un trafic augmenté sur la rocade Ouest.</li> <li>• Un important trafic résiduel sur l'actuelle RN19, sans protection pour les riverains.</li> <li>• La création de nouvelles coupures entre la ville de Vesoul et ses futures extensions vers le Nord et le Nord-Ouest.</li> <li>• Un fort impact environnemental (franchissement d'une zone humide et de la vallée inondable du Durgeon...).</li> <li>• Le déplacement des perturbations et des nuisances vers des zones tranquilles.</li> <li>• La construction d'un bâtiment de l'ADAPEI en partie sur le tracé du contournement<sup>9</sup>.</li> <li>• Les services de l'Etat proposeront de classer la route départementale ou communale, avec, à l'horizon de 10 ou 15 ans, des demandes sociales qui seront peut-être encore plus fortes alors qu'il ne restera plus grand-monde pour payer.</li> </ul>

<sup>9</sup> Un accord a été trouvé pour modifier ce projet et le rendre compatible avec les options de contournement

## 2 Les critiques sur les hypothèses

- Les Verts sont critiques sur les hypothèses ayant présidé à la présentation des trois options. Ils estiment que les prévisions de trafic sont surévaluées : le renchérissement du prix du pétrole et le ralentissement de la croissance économique plaident pour une stagnation du trafic routier. En outre, ils considèrent urgent d'inverser la politique des transports en faveur des modes non routiers, notamment pour le transport des marchandises (développement du fret ferroviaire).  
Ils font notamment la corrélation entre l'augmentation importante du trafic routier et le désengagement de la SNCF sur la ligne Paris Bâle...
- Un particulier considère que la prévision de trafic sur la période (10,5%) est très en-deçà des taux de croissance prévus par les professionnels eux-mêmes (5% par an), compte tenu des flux tendus et des trafics européens (report de trafic des autoroutes A6 et A36).
- L'association IDEE Est est quant à elle très critique sur les mesures de bruit et de pollution atmosphérique. Son point de vue est corroboré par un riverain de la RN19 (Pont du Transmarchement) qui estime que les études de bruit ne prennent pas en compte les dépassements ponctuels de décibels.

### 3 Des apports à la réflexion collective

Les contributeurs ne se sont pas contentés d'exprimer un avis pour ou contre l'une ou l'autre des trois options mises en débat, ils ont également fait part d'un certain nombre de remarques additionnelles. Citons :

- Les collectivités et les « grands acteurs » insistent tous sur l'importance de la mise en service préalable de la « déviation est »; il s'agit du barreau de liaison Quincey-Vallerois, pour délester le trafic PL de la RN19 au droit de Vesoul, notamment en déviant les flux à destination de PSA ainsi que les convois exceptionnels, et ainsi ne laisser subsister sur la RN19 que le trafic local et le trafic de passage entre Lure et Langres, pour un meilleur équilibre de la circulation dans l'agglomération.  
Alain Chrétien illustre clairement cette idée : « *Nous sommes tous d'accord, droite, gauche, Région, Département, Etat, pour dire que c'est sur la RN57 et la déviation Est qu'il faut mettre nos sous. C'est l'élément essentiel qui nous permettra de décongestionner la rocade Ouest, de décongestionner la traversée de Frotey et de Vesoul.* »
- Ce point est considéré important notamment parce que les contournements Nord (court ou long) n'échangent pas avec la RN57. Haute-Saône Environnement pose par exemple la question de savoir si, en cas de contournement long, il ne serait pas possible de rétablir une communication avec la RN57 et ainsi éviter une nouvelle voie qui arrivant à Dampvalley-lès-Colombe à travers des zones sensibles.
- La CCAV souhaite un échangeur complet au droit du barreau de Frotey pour permettre les liaisons Nord-Ouest-Sud.
- La CCI n'envisage l'aménagement sur place que couplé avec une desserte supplémentaire de Vesoul pour le trafic en provenance de Lure (rond-point au droit du garage Renault), permettant d'optimiser l'accès au cœur de ville par le boulevard Kennedy.
- Les Ets Dormoy Frères soutiennent également l'aménagement sur place, au nom de la préservation de l'emploi (6 salariés), avec un élargissement de la RN19 côté droit sens Bâle-Paris, avec un écrêtage partiel de la côte.
- Pour IDEE Est, la question est posée de savoir pourquoi l'autoroute s'arrête à Charmoille plutôt qu'au raccord avec la RN57 : « *Il y a 10 ans, nous avons fait un barreau Frotey-Quincey pour rejoindre la RN57, pourquoi aujourd'hui s'arrête-t-on à Charmoille plutôt que sur la future RN57 ? Nous verrions bien que, depuis Langres, l'autoroute rejoint le barreau 919 c'est à dire le futur croisement avec la RN57.* »
- Un particulier demande davantage de cohérence dans le nombre de sorties de la RN19 (5 dans le sens Paris-Belfort, 2 dans le sens Belfort-Paris).
- Un particulier suggère que la déviation ne rejoigne la RN19 qu'au-delà de Calmoutier et non à hauteur de Damvalley, en contournant Calmoutier par la gauche, ce qui éviterait la descente dangereuse au sud de Calmoutier.
- Un particulier préconise que le point de départ du contournement court soit plus proche de Pusey et non sur le rond-point RN19 Rocade Ouest.
- Un particulier estime qu'il faut détourner les camions de Lure RN19 ou de Luxeuil RN57 par la 2x2 voies de St-Sauveur Lure et la future 2x2 Lure-Vesoul, et surtout faire un échangeur au carrefour de Neurey( ?)-Quincey en direction de Vallerois au carrefour de la RN57.

Enfin, il est régulièrement insisté, sur un mode constructif ou critique, sur l'attention particulière qui devra être prêtée à l'aménagement du carrefour de la Vaugine, dont le fonctionnement, déjà saturé à certaines heures, sera rendu encore plus difficile :

- « *Ce qui me semble aberrant, c'est de vouloir pénétrer dans Vesoul par la Vaugine. C'est l'enfer.* »
- « *En plus, lorsqu'il y aura l'hôpital, je ne vous raconte pas.* »
- « *Il faut éviter le raccordement sur le carrefour de la Vaugine déjà saturé ordinairement par la desserte des zones commerciales de Vesoul (Leclerc, Intermarché, zone de la Motte et double voie de contournement Sud-Ouest).* »
- « *Il faut éviter que toute la circulation ne s'accumule au carrefour de la Vaugine, déjà engorgé aux heures de pointe.* »
- « *Quand on voit que la nouvelle RN19 doit rejoindre l'échangeur de la Vaugine qui est déjà un carrefour assez compliqué...* »
- « *Il serait souhaitable que la déviation parte depuis le magasin Leclerc, avec un rond-point qui servirait l'accès au nouvel hôpital.* »

La presse s'est d'ailleurs fait l'écho de ces inquiétudes : « *Les riverains de la Vaugine, déjà bien encombrée, n'ont pas manqué hier soir d'exprimer leur inquiétude.* » (L'Est Républicain – Débat sur trois aménagements – 14/10/07).

La CCAV souhaite notamment limiter la rocade Ouest aux échanges internes à l'agglomération et organiser le carrefour de la Vaugine sur ce principe. De même, Haute-Saône Nature Environnement insiste sur la nécessité d'aménager le carrefour de la Vaugine pour séparer au maximum les flux de transit et les flux locaux.

Dans ce contexte, le garant a toutefois souligné « *une quasi-absence dans le débat de la problématique des aménagements urbains susceptibles d'être associés aux trois options proposées. Comme si le public estimait que le débat n'était pas encore assez mûr ou était sur ce point trop technique ou s'il préférerait laisser le débat aux spécialistes.* »

## 4 Quelques questions soulevées par le projet

Nous listerons ci-dessous les questions posées par les particuliers, la plupart en réunion publique :

- Quid des cheminements piétons pour le franchissement de la RN19 ?
- Quid de la problématique particulière de la commune de Dampvalley-lès-Colombe, qui est l'unique commune entre Langres et Delle où, dans le cas d'un ASP ou d'un contournement court, la route va se rapprocher de l'agglomération et va doubler ses nuisances ?
- Quid de la phase travaux ?
- Quid de la largeur de l'ouvrage ?
- Quid du tracé ?
- Type des Écrans phoniques ?
- Quid des nuisances sonores au droit du pont du Transmarchement ?
- Quid des protections anti-bruit dans le cas des contournements ?
- Quid de la pollution atmosphérique en cas d'aménagement sur place ?
- Deux tubes dans le tunnel ?
- En cas de contournement long, la portion de route entre Dampvalley et le barreau 919 est en 4 voies ou en 2 voies ?
- Y a t-il encore un avenir dans l'agriculture proche de Vesoul ?
- Quid de la circulation des convois exceptionnels ?
-

## 5 Une lecture contrastée de la concertation

Il est des personnes pour se demander comment la décision va pouvoir être prise compte tenu des divergences qui existent entre les décideurs : qui va trancher ? qui va choisir le tracé définitif ? Elles craignent que ce soit un choix dicté par le financement, visant plutôt le court terme... C'est ainsi que plusieurs personnes pensent que l'affaire est bouclée au bénéfice de l'ASP (« *La presse a laissé entendre que les jeux étaient faits en faveur de l'aménagement sur place.* ») et nombreuses sont celles qui soutiennent la position du député-maire de Vesoul et du président de la CCAV en faveur du contournement court. A contrario, IDEE Est « *se demande l'intérêt de cette réunion de concertation, puisque le plan d'aménagement du réseau routier 2007-2013 prévoit déjà une déviation* » (...) tout en craignant également que les jeux soient faits : « *La crainte d'IDEE Est ? Que le contournement sur place soit privilégié aux autres en raison de son coût inférieur. Et pour l'association, ce projet n'a rien à voir avec une déviation, comme c'était prévu. (...) Pour IDEE Est, l'Equipement prend les habitants de l'agglomération de Vesoul pour des imbéciles, puisque l'aménagement sur place de la RN 19 serait la seule option en terme d'aménagement.* » (L'Est Républicain – « *Idee Est 2000 reprend la route* » – 07/11/07).

Dans ce contexte, le rapport à la concertation est relativement variable :

- Certains considèrent que la concertation est une « *très bonne initiative* » et expriment leur satisfaction pour ce type d'échanges.
- D'autres considèrent qu'il s'agit d'une pseudo-concertation (« *on prend les Haut-Saônois pour des c...* »).
- Un ancien fonctionnaire estime que la concertation est inutile : il « *fait confiance aux choix exprimés par les fonctionnaires responsables de l'Etat sans avoir recours aux observations souvent irresponsables de la population !* »

Face à ces réactions, le garant a ressenti la nécessité de rappeler « *avec force* » que « *cette concertation est organisée par l'application de la loi, dite de démocratie de proximité, dont l'objet est de reconnaître et de garantir le droit au public à s'exprimer et à dialoguer directement avec le maître de l'ouvrage à un stade où aucune décision n'est encore prise sur le principe et sur les orientations principales d'un grand projet d'aménagement. Toutes les opinions seront étudiées et analysées, ainsi que pesées au moment du choix qu'il appartiendra au maître d'ouvrage d'opérer. Ce choix est encore ouvert.* »

Le président de la CCAV a insisté dans son allocution de conclusion sur l'importance de concerter : « *J'aimerais dire que c'est la première fois en Haute-Saône que l'on utilise ce type de procédure, une concertation publique avant même les enquêtes publiques, avant même que l'Etat ait pris une décision. C'est la première fois que l'on interroge la population, que l'on informe la population sur un projet qui n'est pas encore décidé définitivement par l'Etat. Pour la première fois en Haute-Saône, l'Etat consulte la population sur un projet qui n'est pas figé. (...) Nous avons senti de la part de l'Etat une réelle volonté de communiquer, une réelle volonté de transmettre de l'information et une réelle volonté de donner à tout le monde les moyens de pouvoir donner ses impressions, donner son sentiment et de proposer ses scénarios. Je retiens la réelle volonté de l'Etat de transmettre des messages et d'écouter les populations pour que chacun puisse exprimer son sentiment.* »

Plus généralement, la question est posée en réunion publique de la façon dont seront pris en compte les avis des populations concertées : y aura-t-il une consultation ultérieurement, au niveau de la CCAV ou même au niveau de chaque commune ?

Cette question est reprise par M. Bernabe (Montmarin) : « *A la place de la concertation, j'aurais souhaité une consultation. (...) La communauté de communes aurait pu agir certainement plus en amont avec des réunions de consultation avec les populations. Les maires auraient pu s'engager. (...) Ensuite, en toute connaissance, les populations auraient pu trancher. (...) Quand on voit la diversité de nos opinions : qui a raison et qui a tort ? (...) La concertation a commencé il n'y a pas si longtemps. Faut-il absolument la terminer avant la fin de l'année ?* »

Quant à Jean-Louis Guerriéro, DST du CG70, il milite pour la solution de compromis : « *Il n'y a pas de projet idéal, ne rêvons pas, nous ne saurons pas les uns et les autres, avec la meilleure concertation, le meilleur dialogue, trouver le projet idéal. Les projets routiers, comme n'importe quels projets, sont des projets de compromis. Le projet idéal n'existe pas.* »

Néanmoins, le président de la CCAV alerte sur la nécessité de sortir par le haut de la concertation : « *Il faut faire attention à ne pas toujours remettre en cause les projets qui doivent faire avancer la Haute-Saône. Trop longtemps les Haut-Saônois ont tergiversé et finalement ont échoué sur l'aboutissement de leurs projets. Par pitié, ne remettons pas en cause les décisions qui ont été prises concernant la RN19 à l'Ouest ou à l'Est. A l'Est, c'est une 2x2 voies qui est en train de faire son chemin en concertation avec la Région, avec le Département, pour l'instant elle arrive à Lure, petit à petit, elle va arriver jusqu'à l'Est de Frotey. A l'Ouest, par pitié, ne remettons pas en cause une énième fois le protocole qui a été signé par le Ministère de l'Équipement et les co-financeurs qui prévoient toujours, et ça ne doit pas faire sourire, l'autoroute en 2018 aux portes de Vesoul. Cela peut paraître loin mais c'est tellement vite arrivé et construire une autoroute ce n'est pas non plus aussi simple que ça. Donc par pitié ne remettons pas en cause les décisions qui ont été prises parce que je crois que là c'est la dernière occasion pour la Haute-Saône de se relier définitivement aux grandes voies de communication.* »

A noter que, parallèlement à la concertation sur le franchissement de Vesoul, Alain Joyandet et Alain Chrétien, ont lancé un plan de réflexion prospectif basé sur un dispositif de concertation qui s'est déroulé en octobre 2007 : Vesoul aggro 2020. Ce projet s'articule autour de cinq axes principaux : les voies de communication ; le développement économique ; l'urbanisme, l'environnement et le logement ; les services publics et l'éducation ; le rayonnement de l'agglomération.