



*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

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

01 avril 2008

SOMMAIRE

1. L'AMENAGEMENT SUR PLACE.....	2
1.1 LES TRAFICS INTERNES.....	2
1.2 LA SATURATION DU TRAFIC.....	2
1.3 LE DÉVELOPPEMENT DE L'URBANISATION	2
1.4 L'EFFET COUPURE.....	2
1.5 LA QUALITÉ DE L'AIR ET LES NUISANCES SONORES	3
1.6 LA POSSIBILITÉ DE PRONLONGATION DE LA TRANCHEE COUVERTE.....	3
1.7 LE FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS URBAINS	3
2. LE CONTOURNEMENT COURT.....	4
2.1 LE COÛT.....	4
2.2 UN POINT D'ÉCHANGE AVEC LA RD10.....	4
2.3 LE CONTOURNEMENT EST.....	4
2.4 LA PRÉSERVATION DU SECTEUR DU SABOT.....	5
2.5 LA SÉCURITÉ AU DROIT DU TUNNEL DU SABOT.....	5
3. UNE VARIANTE : LE CONTOURNEMENT « LONG ».....	6
4. LES THEMATIQUES TRANSVERSALES.....	7
4.1 LA DÉVIATION SUD-EST DE LA RN 57.....	7
4.2 LE CARREFOUR DE LA VAUGINE.....	7
4.3 LA SÉCURITÉ.....	8
4.4 LES NUISANCES SONORES	8
4.5 LES NUISANCES PENDANT LES TRAVAUX.....	8
4.6 LE DEGRÉ DE PRÉCISION DES ETUDES	8
4.7 L'ÉCHEANCE DE REALISATION.....	9
4.8 LE REAMENAGEMENT URBAIN.....	9
4.9 LES PRÉVISIONS DE TRAFIC.....	10
4.10 DES CONTOURNEMENTS EN 2X1 VOIES.....	10

1. L'AMÉNAGEMENT SUR PLACE

1.1 LES TRAFICS INTERNES

La réalisation du projet quel que soit le scénario retenu a notamment pour objectif d'améliorer la sécurité en séparant au mieux les circulations urbaines et de transit. Ainsi le scénario d'aménagement sur place prévoit que soit réalisé un réseau de voies parallèles à la nouvelle RN19, réservées à la circulation entre les quartiers de Vesoul et entre Vesoul et Frotey. Ce réseau, accueillant également les circulations deux roues, permettrait les liaisons entre l'hôpital et Frotey en dehors de la nouvelle RN, ou entre Charmoille et Navenne pour les routes départementales via Pusey et la rocade Ouest. Les usagers de l'agglomération pourront accéder à la nouvelle RN19 mise à deux fois deux voies. Les points d'accès réaménagés sont prévus au droit de la rocade ouest (RD457 – carrefour de la Vaugine), de la RD10 (carrefour de la Gendarmerie – zone commerciale), du boulevard Kennedy.

1.2 LA SATURATION DU TRAFIC

Les simulations de trafic indiquent une prévision d'environ 30 000 véhicules/jour à l'horizon 2025 sur la section la plus chargée, ce qui est très inférieur au seuil de début de saturation pour une route à deux fois deux voies évalué à 50 000 véhicules/jour.

1.3 LE DÉVELOPPEMENT DE L'URBANISATION

Le tracé de l'option de l'aménagement sur place vient dans le prolongement du barreau à 2x2 voies existant entre le diffuseur de Charmoille et l'entrée Ouest de Vesoul. Il s'agit donc de la poursuite de l'aménagement de la RN19 engagé par la construction de ce premier barreau. Cette option est compatible avec le développement économique de l'agglomération, notamment avec la zone d'activités Technologia et avec l'espace commercial Leclerc. Elle ne bloque pas l'extension de l'urbanisation des quartiers nord de Vesoul (Les Rèpes), ni celle des communes périphériques de Coulevon et Villeparois.

1.4 L'EFFET COUPURE

Si le choix d'un aménagement sur place est retenu, il doit aussi avoir pour objectif de réduire la coupure actuelle des quartiers du Montmarin et du Grand Grésil. Le passage de la RN19 en tranchée couverte au droit des quartiers permettra de créer un espace de liaison. De plus, la création de voies parallèles permettra de séparer les trafics longue distance et les trafics locaux

entre les quartiers. De même, la réalisation de l'aménagement routier devrait s'accompagner d'un projet urbain de recomposition des quartiers riverains de la route actuelle. Quelques principes de ce projet ont déjà été esquissés avec les collectivités locales (cf. dossier support).

1.5 LA QUALITÉ DE L'AIR ET LES NUISANCES SONORES

Les dispositifs de réduction de nuisances sonores mis en place respecteront les seuils de protection réglementaires. Ils permettront d'apporter une réponse au diagnostic des nuisances sonores élaboré par l'observatoire du bruit. Des dispositifs anti-bruit permettront donc de réduire significativement les nuisances dans le cas de l'aménagement sur place. Il est cependant vrai qu'une ambiance sonore de type urbain persistera.

Concernant plus particulièrement les problèmes de relief et de section au-dessus de la voie ferrée et du boulevard Kennedy, les études préliminaires montrent que la réalisation d'écrans absorbants de hauteur adaptée pourrait convenir. L'effet de ces écrans est d'absorber une partie des bruits émis et d'orienter à la verticale l'énergie sonore résiduelle. Ces effets sont les plus sensibles sur les secteurs proches de la route, l'ambiance sonore urbaine générale prévalant dans les quartiers les plus éloignés du centre ville. Par ailleurs, une démarche d'observatoire du bruit est engagée dans le département. Elle comporte un volet curatif pour le traitement des points noirs en terme de bruit.

En tout état de cause, la réduction des nuisances sonores est l'un des points les plus importants du projet puisque, quel que soit le scénario finalement retenu, le tracé sera à proximité plus ou moins grande de l'agglomération. Des études précises sont à mener pour définir les protections qui seront les mieux adaptées au contexte urbain ou péri-urbain (nature des écrans, couronnements). De nouvelles campagnes de mesure sont prévues.

1.6 LA POSSIBILITÉ DE PRONLONGATION DE LA TRANCHEE COUVERTE

Des dispositions techniques précises, et notamment en terme de protections des riverains contre le bruit, seront étudiées à l'occasion d'une phase ultérieure d'études et de concertation. C'est à ce stade que la possibilité d'une prolongation et la décision corrélative seront examinées.

1.7 LE FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS URBAINS

L'estimation de la solution d'aménagement sur place comprend toutes les dépenses liées directement au projet routier. Cette estimation comprend notamment les coûts des dispositifs de réductions des nuisances sonores tels qu'ils sont présentés dans le dossier (tranchée couverte, protection par écrans). Cette estimation englobe également toute les dépenses

connexes : notamment la création et le réaménagement des voies urbaines nécessaires au projet, les déplacements de réseaux. Ces dépenses sont également intégrées au coût des options de contournement pour les secteurs concernés. Si l'aménagement sur place était retenu, la nouvelle route devrait être parfaitement intégrée au tissu urbain recomposé. Ceci nécessite une conception cohérente du projet routier et du projet urbain et résultera donc d'un travail en commun des différents maîtres d'ouvrage (Etat et collectivités compétentes pour le projet urbain). Aujourd'hui, l'estimation pour ce scénario comprend le coût du projet routier et des dépenses urbaines connexes directement liées au projet, comme la reconstitution d'un réseau de voies parallèles pour la circulation locale ou les modifications de réseaux. Elle inclut notamment le traitement des nuisances acoustiques et une tranchée couverte de 300m. Le coût des projets urbains proprement dits ne pourra être précisé qu'une fois les objectifs (contenu, fonctionnalités) et le partenariat (aménagement public, privé) examinés.

2. LE CONTOURNEMENT COURT

2.1 LE COÛT

Les études préliminaires menées pour cette déviation courte montrent la nécessité d'un tunnel de plus d'un kilomètre sous le plateau du Sabot, pour des raisons de topographie et de préservation des zones naturelles protégées du Sabot (réserve naturelle nationale et zone d'intérêt communautaire Natura 2000). Cet ouvrage, précédé d'un viaduc de 600 m de long au-dessus de la plaine du Durgeon rend cette déviation plus onéreuse qu'une déviation longue et que l'aménagement sur place.

2.2 UN POINT D'ÉCHANGE AVEC LA RD10

Le raccordement de la future RN19 avec la RD10 route de Saint-Loup n'est pas envisagé dans l'option contournement. La nouvelle RN19 sera réservée aux trafics Est-Ouest de transit d'une part, et d'échange avec l'agglomération d'autre part. Le trafic d'échange est celui qui a pour origine ou pour destination l'agglomération. L'agglomération serait ainsi desservie à ses deux points d'extrémité à l'Est et à l'Ouest. L'expérience démontre que, pour des raisons de sécurité, les trafics internes à l'agglomération et inter-quartiers doivent circuler sur des voiries distinctes de celles supportant les trafics de longue distance. La RD10, aujourd'hui connectée directement à la RN19 (carrefour dit de la Gendarmerie), restera ainsi connectée au réseau principal de l'agglomération, qui sera donc dans le cas des contournements, structuré par l'ancienne RN19, la rocade ouest (RD457) et la RD10. Enfin, dans le cadre d'un projet urbain à définir, la RD10 pourrait être raccordée directement aux quartiers d'extension ouest par une voirie urbaine à

créer, voie nouvelle qui relierait le quartier des Rêpes au secteur de la Vaugine et desservirait les extensions de la zone Technologia (cf. dossier support).

2.3 LE CONTOURNEMENT EST

Les options présentées ont pris en compte le parti d'aménagement de la RN57 déclaré d'utilité publique en février 2002, qui prévoit une déviation de Vesoul par l'Est: une section en tracé neuf (dite barreau de Montcey) reliera la RN57 actuelle au sud de Saulx à la RN19 à hauteur de Dampvalley les Colombes. Un autre parti d'aménagement consistant à aménager sur place la RN57 depuis le sud de Saulx jusqu'à hauteur du contournement nord de la RN19 ne peut bien évidemment pas être exclu à priori, mais il demanderait une nouvelle enquête publique. Cette solution présente des avantages en terme de préservation de l'environnement du plateau de Montcey. Cependant les conditions de raccordement sur le contournement court RN19 seraient très délicates : raccordement sur une section sur viaduc et en entrée de tunnel. Elles ne permettent pas de confirmer la faisabilité de cette hypothèse à ce stade des études.

2.4 LA PRÉSERVATION DU SECTEUR DU SABOT

Les éléments relatifs à la protection réglementaire du secteur du Sabot justifient les caractéristiques du tracé du contournement court. Par ce classement, l'Etat s'est engagé à ne pas porter atteinte à l'état de conservation du site. Un projet routier qui serait situé dans ce secteur protégé doit donc démontrer qu'il respecte cet objectif. Les services de l'Etat considèrent, au vu des études réalisées, que cela ne peut être le cas d'un contournement court empruntant la combe du Siron (par une importante tranchée au vu de la topographie des lieux). En tout état de cause, les habitats et milieux naturels feront l'objet d'études approfondies pour le ou les scénarios qui seront conservés à l'issue de la présente concertation, et une étude de l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 viendra confirmer l'approche réalisée à ce stade des études.

2.5 LA SÉCURITÉ AU DROIT DU TUNNEL DU SABOT

Les accidents en milieu confiné présentent effectivement un risque plus important de gravité qu'à l'air libre, comme cela a pu être constaté lors des récents accidents qui se sont déroulés dans le tunnel sous la Manche ou dans le tunnel du Mont-Blanc. Aussi, ce type d'ouvrage nécessite la mise en place de mesures de sécurité renforcées telles que des limitations de vitesse, l'implantation de passages de communication (dispositifs d'évacuation d'urgence) entre les tubes (1 tube à 2 voies par sens de circulation), disposant de portes coupe-feu, de dispositifs spécifiques d'évacuation des fumées.

3. UNE VARIANTE : LE CONTOURNEMENT « LONG »

Le maître d'ouvrage confirme qu'aucune décision n'est prise quant au choix de l'un ou l'autre des différents scénarios présentés à la concertation.

Il convient d'attirer l'attention sur la compatibilité d'un contournement long avec l'importance des différentes natures de trafic parcourant l'axe Est-Ouest constitué par la RN19, et sur les besoins du territoire de l'agglomération.

En effet, les trois options figurant au dossier ont été établies en tenant compte de la situation particulière de l'agglomération de Vesoul, et notamment du poids de son activité économique sur les trafics parcourant la RN19. Ainsi les trafics internes et les trafics d'échange (c'est-à-dire ayant pour destination ou origine l'agglomération) sont majoritaires par rapport au trafic de transit.

Les simulations de trafics réalisées montrent que le contournement dit « long » présenté au dossier est le scénario qui capte le moins bien les trafics et laisserait subsister sur la RN actuelle un trafic important de VL. Son raccordement au réseau principal de Vesoul à hauteur de la Vaugine (le carrefour actuel devra être reconsidéré à l'horizon du projet) lui permet de capter correctement le trafic poids lourds de transit Est Ouest et d'échange avec les zones d'activités ouest.

Des variantes du contournement long peuvent être envisagées. Néanmoins, pour ce faire, les conditions de raccordement des variantes à la RD 457 (Rocade Ouest) seront un élément important à considérer pour une bonne distribution des trafics vers les zones de développement Ouest de la ville. Il apparaît effectivement qu'une variante trop éloignée de l'agglomération ou mal raccordée à la rocade Ouest ne capterait qu'une part minime des trafics et laisserait subsister la majeure partie de ces trafics sur l'axe actuel. En tout état de cause, un projet plus éloigné devra prévoir une antenne le raccordant facilement à la rocade Ouest de Vesoul pour y diriger l'important flux de PL en échange avec l'agglomération.

Ce projet intéressera le trafic de transit franchissant l'agglomération, et le trafic d'échange s'il dispose d'une antenne le raccordant facilement à la rocade Ouest. Dans ces conditions, il est probable que les trafics captés atteignent au maximum ceux du scénario de contournement long, et que les trafics résiduels restent importants sur l'axe actuel.

4. LES THÉMATIQUES TRANSVERSALES

4.1 LA DÉVIATION SUD-EST DE LA RN 57

Une approche globale RN19/RN57 est bien évidemment nécessaire dans la problématique des déplacements à Vesoul. C'est pourquoi, il en est fait un développement particulier dans la présentation des trafics figurant dans le dossier. Nous nous appuyons sur le parti d'aménagement de la RN57 déclaré d'utilité publique en 2002, qui lui-même résulte d'une approche globale menée dans les années 1980. Le parti d'aménagement fixé à terme pour cette voie est donc fixé. Il comporte une déviation par l'Est de l'agglomération vésulienne : une section à 2 voies dite barreau de Montcey assure la liaison entre le sud de Saulx et la RN19 à hauteur de Dampvalley-lès-Colombe. Une section à 2 voies avec créneau prolonge la RD919 en direction de la RN57 Sud entre Quincey et Valleriois-Lorioz. La réalisation de cette dernière section est considérée par l'ensemble des élus locaux comme prioritaire et ce préalablement à l'aménagement de la RN19 dans l'agglomération.

Cette déviation aura comme effet de reporter à l'Est de celle-ci les trafics de transit Nord-Sud et Est-Sud, déchargeant d'autant les sections urbaines des RN19 et RN57, et de la RD457 (rocade Ouest). Pour le trafic Est-Sud, cet effet sera accentué après la mise en service de la section Calmoutier-Lure de la RN19 à 2X2 voies, prévue au protocole financier signé en juillet 2006 par l'Etat et les collectivités, venant prolonger la RD64 elle-même déjà en 2x2 voies.

La concertation actuelle a bien mis en évidence la priorité accordée à la réalisation de la déviation dite Sud-Est comprise entre Frotey et Valleriois-Lorioz. Les trois options d'aménagement de la RN19 prennent en compte la réalisation de la déviation Est de Vesoul. Dans le cas des contournements, le raccordement de ces deux voies, nouvelle RN19 et nouvelle RN57, est donc bien prévu à l'est de l'agglomération.

4.2 LE CARREFOUR DE LA VAUGINE

Dans les deux options de contournement, la nouvelle RN19 se débranchera du tracé actuel au droit de la zone commerciale de Pusey et avant le carrefour de la Vaugine. Il n'y aura pas de raccordement direct du projet avec ce carrefour. D'autre part, quel que soit le scénario retenu, le réaménagement de ce carrefour sera étudié dans le cadre du projet.

4.3 LA SÉCURITÉ

Le projet, quel que soit le scénario, permettra d'améliorer la sécurité actuelle. La réalisation d'une route à chaussées séparées, la réorganisation des points d'échange, une vitesse abaissée à 90km/h dans le cas de l'aménagement sur place permettront d'atteindre cet objectif. Enfin, la séparation des circulations urbaines et de transit sera améliorée dans le cas de l'aménagement sur place par la réalisation de voies parallèles à la nouvelle RN19 dédiées au trafic inter quartiers.

4.4 LES NUISANCES SONORES

Le projet améliorera de manière importante la protection des riverains actuels de Vesoul et Frotey contre le bruit, soit, dans le cas des contournements, parce que ce trafic diminuera, soit par les mesures importantes de protection réalisées dans le cas de l'aménagement sur place.

De manière générale, la prise en compte par nos services des questions relatives aux pollutions de l'air comme de celles relatives aux nuisances sonores est encadrée par des textes réglementaires.

4.5 LES NUISANCES PENDANT LES TRAVAUX

La réalisation du projet donnera lieu à la mise en place de dispositions permettant de réduire au maximum la gêne aux usagers pendant les travaux. Il convient également de considérer qu'à l'horizon de ces travaux la déviation Sud-Est de Vesoul sera réalisée. Les trafics de transit Nord-Sud éviteront donc l'agglomération d'une part et d'autre part, des déviations de Vesoul par le Sud pourront être mises en place pour les trafics de transit Est-Ouest et les trafics d'échange. En cas d'aménagement sur place, des mesures complémentaires pourront consister tout d'abord à réaliser le chantier par phases successives en donnant la priorité aux travaux de création de voies locales parallèles. Les travaux de la nouvelle voie pourraient alors être conduits par demi-chaussée et en mettant à profit les périodes de moindre circulation.

4.6 LE DEGRÉ DE PRÉCISION DES ETUDES

Nous souhaitons recueillir l'avis du public avant de poursuivre des études plus détaillées. Il n'est donc pas anormal que le dossier de concertation présente des options et des principes d'aménagement, résultant de nos études préliminaires. Des plans et maquettes seront

présentés aux stade ultérieurs de la concertation. La présente concertation est une concertation portant sur le principe et le parti d'aménagement. Le processus d'élaboration du projet se poursuivra à partir des conclusions qui seront tirées de cette concertation. Des études plus détaillées d'une ou de plusieurs options seront nécessaires ainsi que d'autres étapes de concertation avant l'enquête d'utilité publique portant sur le projet finalisé.

4.7 L'ÉCHEANCE DE REALISATION

Aucune échéance de réalisation n'est fixée à ce jour sur le projet RN19 dans le franchissement de l'agglomération. Celle-ci est liée aux orientations qui seront données à l'occasion des prochaines programmations financières de développement du réseau routier national.

4.8 LE REAMENAGEMENT URBAIN

Il est estimé qu'un réaménagement urbain sera nécessaire quel que soit le scénario. Il convient de noter que son financement sera à la charge des collectivités. Le projet présenté au public a été construit, en partenariat avec les collectivités locales.

Au niveau des trafics, dans le cas de l'option d'un contournement court, si aucun aménagement n'était réalisé, les simulations montrent qu'une part importante du trafic continuerait alors à emprunter la traversée de Vesoul : 16 800 véhicules par jour dont 1 370 PL au droit de Frotey-lès-Vesoul au lieu de 8 300 véhicules par jour dont 740 PL en cas d'aménagement de la traversée ; 27 300 véhicules par jour dont 1 780 PL au droit du diffuseur de la gendarmerie au lieu de 12 400 véhicules par jour dont 550 PL.

Ces résultats correspondent bien évidemment à une situation extrême consistant à laisser en l'état la RN19 actuelle entre Vesoul Ouest et Frotey Est. Ils doivent donc être manipulés avec précaution. Il pourrait cependant n'être envisagé de réaliser dans un premier temps que des aménagements à minima de cette section afin de la rendre un peu moins attractive qu'aujourd'hui : implantation d'un carrefour giratoire pour desservir la future zone de Frotey Est ; mise en place de mesures de réduction de la vitesse automobile au moins sur certaines sections. Les actions plus lourdes de requalification en boulevard urbain seraient alors reportées ultérieurement.

Dans le cas des contournements, la question sera posée de l'avenir de la route actuelle et des orientations du développement des quartiers riverains. Les quelques principes annoncés reposent donc sur la nécessité de faire en sorte que le maximum de trafics soit reporté sur les contournements. Le projet routier sera donc aussi l'occasion d'un projet urbain à l'initiative des

collectivités. Le réaménagement urbain de l'actuelle RN19 ira dans ce sens et de pair avec le projet urbain à l'initiative de la collectivité.

4.9 LES PRÉVISIONS DE TRAFIC

Les simulations ont été menées sur la base des hypothèses les plus récentes établies au plan national, ce qui permet une cohérence des études prospectives réalisées pour les diverses infrastructures de transport tous modes confondus. Ces hypothèses ont été révisées en 2006. Elles se traduisent par la poursuite de la tendance au ralentissement de la progression des trafics. Les travaux du Grenelle de l'Environnement pourront conduire à faire évoluer ces bases de prévision. Par ailleurs, les simulations ont pris en compte un trafic déporté et induit de l'ordre de 2 900 véhicules par jour sur le nouvel axe à 2x2 voies Langres A36 delle. Il s'agit notamment d'un report des flux de circulation Est-Ouest en provenance essentiellement du réseau constitué par l'A36 et l'A31. Quelle que soit l'option de franchissement retenue, l'attribution du caractère de route express à la nouvelle voie réduira son accès aux seuls points d'échange. Ainsi, les accès directs à la voie depuis les propriétés riveraines ne seront plus permis. Dans le cas de l'aménagement sur place, 4 diffuseurs sont envisagés : La Vaugine/D457, Gendarmerie/D10, Kennedy et Est/D919.

4.10 DES CONTOURNEMENTS EN 2X1 VOIES

Les coûts plus importants des contournements pourraient amener le maître d'ouvrage à les réaliser à 2X1 voies en première phase. Un tel phasage de cette opération ne peut être exclu sur le principe, car il permettrait d'étaler la mobilisation des financements nécessaires. Cependant, d'autres considérations techniques, économiques ou environnementales seront à étudier le moment venu. D'ores et déjà, ce phasage sera très certainement exclu pour le tunnel du contournement court au vu des normes de sécurité existantes et de sa longueur.