



CONCERTATION PUBLIQUE

**du lundi 7 novembre
au vendredi 16 décembre 2016**



BILAN DE CONCERTATION



SOMMAIRE

➤ L'OBJET DE LA CONCERTATION	4
➤ LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	8
➤ LE BILAN QUANTITATIF	12
➤ LE BILAN QUALITATIF	14
➤ CONCLUSION ET SUITES À DONNER	25
➤ LES ANNEXES	26

👉 **CONTEXTE DU PROJET** **UN TRAFIC EN PERPÉTUELLE** **AUGMENTATION**

La déviation Est de Vesoul s'inscrit dans le cadre des réflexions menées sur l'ensemble de l'itinéraire RN 57 entre Remiremont et Besançon depuis le début des années 2000.

Des études de circulation réalisées entre 2010 et 2012 ont montré que la traversée de l'agglomération de Vesoul par la RN 19, la RN 57 ou la RD 457 était problématique.

Les prévisions indiquent qu'à l'horizon 2025 les conditions de circulation continueront à se dégrader en l'absence d'aménagement. C'est donc dans ce contexte que la déviation Est de Vesoul apparaît comme étant une nécessité pour le fonctionnement de l'agglomération et le cadre de vie des riverains et des usagers du réseau routier.



👉 **5 OBJECTIFS PRINCIPAUX** **FLUIDITÉ DU TRAFIC, RÉDUCTION DES NUISANCES, DÉVELOPPEMENT LOCAL...**

La déviation Est de Vesoul devra répondre à 5 enjeux principaux :

Diminuer le trafic sur la RD 457 (rocade Ouest)

Réduire fortement les nuisances pour les riverains de la RN 57 au Nord de Vallerois-Lorioz, notamment dans la traversée d'Echenoz-la-Méline

Faciliter le transit Nord-Sud au niveau de l'agglomération (notamment pour les transports exceptionnels)

Améliorer les conditions de circulation sur la RN 19 en traversée de Vesoul

Renforcer les relations entre les différents pôles urbains existants ou en devenir, localisés au Sud et à l'Est de l'agglomération

➡ LES ENJEUX DE L'OPÉRATION

UN PROJET SOUCIEUX DE SON TERRITOIRE

Compte tenu de la spécificité du site, les enjeux à prendre en compte sont multiples; les principaux d'entre eux sont les suivants :

- **l'adaptation de l'infrastructure à la géométrie du secteur** localement contraint et des itinéraires dans les secteurs localement vulnérables et protégés,
- **l'intégration environnementale** du projet au Réseau Natura 2000 des espèces protégées,
- **le maintien des activités agricoles et sylvicoles,**
- **la préservation des entités paysagères** et intégration des aménagements routiers,
- **le respect du contexte d'urbanisation apaisée** du site du projet.

➡ 4 VARIANTES PROPOSÉES

Après de nombreuses études techniques, 4 variantes ont été retenues pour le projet de déviation Est de Vesoul.

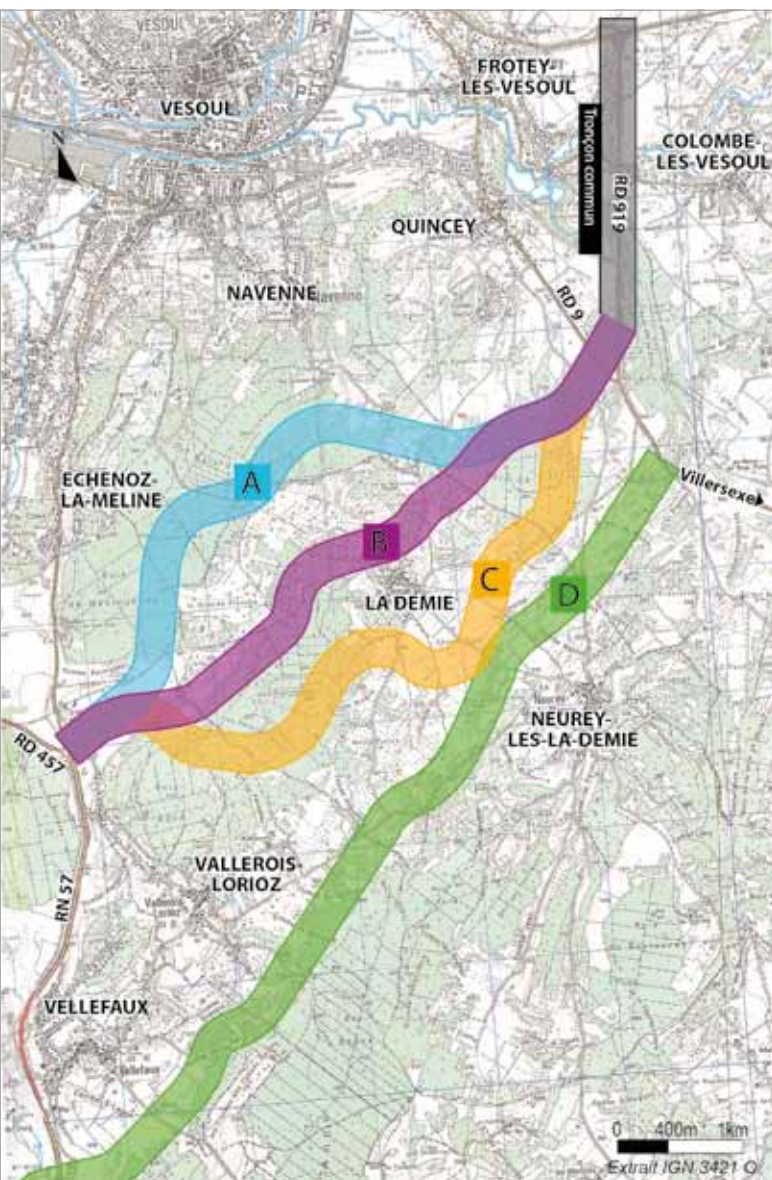
Pour chacune des 4 variantes, les études conduites en 2002 ont mis en évidence l'opportunité de réutiliser l'aménagement déjà réalisé sur la RD919 et la nécessité de modifier l'échangeur RN19/RD919. Pour la partie en tracé neuf entre la RN 57 et la RD 919, quatre variantes divisées en deux familles distinctes:

- **une famille de trois variantes courtes (A, B et C)** reliant la RD 9 à la RN 57 (giratoire de Vallerois-Lorioz),
- **une variante longue (D)** reliant la RD 9 à la RN 57 au Sud de Vellefaux.

Pour faciliter la comparaison des variantes, une **analyse multicritères** de chacune d'entre elles a été effectuée avant la phase de concertation publique. Des études approfondissant l'impact des variantes B et C sur le site Natura 2000 ont aussi été menées pour recueillir l'ensemble des informations nécessaires au choix de la meilleure variante.

Les caractéristiques communes des variantes :

- Un tronçon commun pour les 4 variantes (RD919) et la modification de l'échangeur RN19/RD919
- Deux chaussées séparées par un terre-plein central
- Une voie de circulation par chaussée, soit une déviation à 2 x 1 voies
- Des créneaux de dépassement sur 25 à 50% du linéaire, par sens, suivant les caractéristiques géométriques des variantes



TRONÇON COMMUN

Réutilisation de la RD 919 et aménagement de l'échangeur RD 919/RN 19

Coût : entre 15 et 20 millions d'euros, dont 3 millions pour l'échangeur (juin 2012)

VARIANTE A

Longueur : 6,05 km dont un viaduc de 500 m de franchissement de la RD78

Origine : giratoire existant RN57/RD457

Extrémité : giratoire à créer avec la RD9/RD919

Profil en long : pente maximale de 6 %

Hauteur maximum des déblais : 20 m

Hauteur maximum des remblais : 8 m

Longueur des créneaux de dépassement : 2,4 km en Nord/Sud et 4,5 km en Sud/Nord

Coût : entre 75 et 80 millions d'euros (juin 2012)

VARIANTE B

Longueur : 5,45 km

Origine : giratoire existant RN57/RD457

Extrémité : giratoire à créer avec la RD9/RD319

Profil en long : pente maximale de 6 %

Hauteur maximum des déblais : 15 m

Hauteur maximum des remblais : 12 m

Longueur des créneaux de dépassement : 2,5 km en Nord/Sud et 2,1 km en Sud/Nord

Coût : entre 40 et 45 millions d'euros (juin 2012)

VARIANTE C

Longueur : 6,45 km

Origine : giratoire existant RN57/RD457

Extrémité : giratoire à créer avec la RD9/RD319

Profil en long : pente maximale de 6 %

Hauteur maximum des déblais : 10 m

Hauteur maximum des remblais : 12 m

Longueur des créneaux de dépassement : 1,5 km en Nord/Sud et 2 km en Sud/Nord

Coût : entre 40 et 45 millions d'euros (juin 2012)

VARIANTE D

Longueur : 7,85 km

Origine : au sud de la RN57 au niveau de la RD62

Extrémité : giratoire à créer avec la RD9/RD919

Profil en long : pente maximale de 5 %

Hauteur maximum des déblais : 11 m

Hauteur maximum des remblais : 13 m

Longueur des créneaux de dépassement : 2 km en Nord/Sud et 2 km en Sud/Nord

Coût : entre 55 et 60 millions d'euros (juin 2012)



LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

Cette concertation visait à recueillir les remarques de la population (riverains, usagers, entreprises, milieu associatif, etc.) et des acteurs locaux (collectivités locales et territoriales) sur les enjeux et les variantes d'aménagement proposées dans le cadre du projet de déviation Est de Vesoul.

UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

Le projet de déviation Est de Vesoul représente, de par sa nature, un aménagement susceptible de modifier « de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique » de la zone d'étude. Il s'inscrit dans le cadre des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme et nécessite une procédure de concertation publique.

La concertation qui s'est déroulée **du 07 novembre au 16 décembre 2016** a permis à chacun d'exprimer un avis sur le projet de déviation et sur les 4 variantes de tracé étudiées.

En précisant très en amont les attentes des usagers, des habitants et des collectivités, la concertation permet de nourrir les réflexions du maître d'ouvrage et constitue un véritable outil d'aide à la décision.

Le présent bilan dressé à l'issue de cette phase de concertation fait état des échanges et des remarques recueillies. Sur la base de ce bilan, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté retiendra une variante en vue de la poursuite des études et de la réalisation du projet.

Rendu public, le bilan de la concertation s'adresse à tous. Il est notamment disponible sur le site internet de la DREAL : www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr

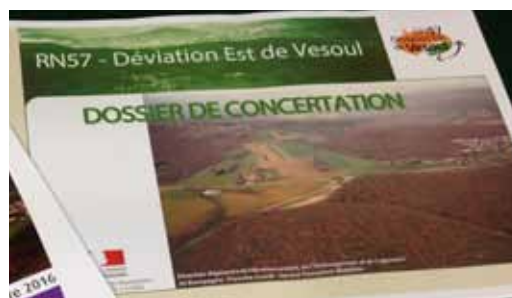
LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Dossier de concertation

Un dossier de concertation présentait les propositions d'aménagement de manière détaillée avec des éléments de comparaison.

Il était consultable en mairies de Vellefaux, Valleriois-Lorioz, Neurey-les-la-Demie, La Demie, Echenoz-la-Méline, Navenne, Quincey, Colombré-les-Vesoul, Frotey-les-Vesoul et Vesoul.

Il a également été mis en ligne sur le site de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.



Expositions publiques

Quatre panneaux d'expositions présentaient les principaux éléments soumis à la concertation. Ils ont été installés simultanément en grand format (80 x 200 cm) en mairies des communes de Vallerois-Lorioz, Neurey-lès-la-Demie, La Demie et Vesoul, ainsi que pendant la réunion publique.



Plaquettes de présentation et mobilisation

Une plaquette de présentation du projet a été mise à disposition du public dans les 10 communes situées sur le territoire du projet de la déviation et lors de la réunion publique du 8 décembre 2016 à Vesoul. Elle présentait les enjeux et les objectifs, les variantes proposées et annonçait la concertation et les modalités d'information et d'expression.

Ce document de 4 pages A4 a été édité en 2 100 exemplaires.

Annonces sur site

4 panneaux grand format ont été mis en place, à partir du début du mois de novembre 2016.

Les panneaux ont été positionnés le long de la RN 57 à proximité des communes de Vallerois-Lorioz et Frottey-lès-Vesoul, le long de la RN 19 à Frottey-lès-Vesoul, et le long de la RD 474 à Noidans-lès-Vesoul.



Affiches et flyers

Une affiche (format A3) annonçant l'ouverture de la concertation publique, les principaux dispositifs d'information et d'expression a été produite en 150 exemplaires et disposée sur les panneaux d'affichage municipaux.

Cette affiche a été également éditée sous forme de flyer A5 en 2 000 exemplaires. Ce document a été mis à disposition dans les lieux publics des collectivités.



Dossier de presse et communiqué de presse

Un communiqué de presse a été diffusé le 03 novembre et le 05 décembre pour annoncer la réunion publique. Un dossier a lui aussi été mis à disposition de la presse, revenant sur le détail du projet de la déviation Est de Vesoul.

Annonces dans la presse

La concertation publique sur le projet de déviation Est de Vesoul a fait l'objet de trois annonces dans la presse. Ces annonces avaient pour objectif d'informer sur l'ouverture de la concertation et d'inviter le public à venir participer à la réunion publique du 8 décembre 2016.

Une annonce dans L'Est Républicain a donc eu lieu dans l'édition du 6 novembre 2016 ainsi que deux annonces dans la Presse de Vesoul les 03 novembre et 1er décembre 2016.

Sites Internet

Le site Internet de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté proposait en page d'accueil, durant toute la durée de la concertation, un article d'annonce de la concertation redirigeant vers une présentation du projet et les téléchargements du dossier de concertation et des différents supports de communication sur le projet.

Les sites Internet des collectivités informaient également sur la tenue de la concertation avec un renvoi vers le site Internet de la DREAL.



Réunion publique

Une réunion publique a été organisée le 8 décembre 2016 à 18h30 à la salle Parisot de Vesoul. Cette dernière a accueilli environ 400 personnes. Elle a été l'occasion de nombreux échanges et a permis au public de faire part de ses observations ou de poser des questions.



➡ LE DISPOSITIF D'EXPRESSION

Réunion publique

Un compte-rendu de la réunion publique a été établi pour restituer les échanges. Ce document est à retrouver en annexe du présent bilan.

Registres

Dix registres d'observation ont été mis en place dans les mairies de Vellefaux, Valleriois-Lorioz, Neurey-les-la-Demie, La Demie, Echenoz-la-Méline, Navenne, Quincey, Colombre-les-Vesoul, Frotey-les-Vesoul et Vesoul pendant toute la durée de la concertation (soit du 7 novembre au 16 décembre 2016).

Un onzième registre était mis à disposition du public lors de la réunion publique du 8 décembre 2016.



Courriel

Le maître d'ouvrage a également mis en place spécialement pour la concertation l'adresse courriel suivante : **concertation-rn57-vesoul-est.dreal-bfc@developpement-durable.gouv.fr**

Cette adresse a été ouverte dès le 7 novembre 2016 et close le 16 décembre de la même année.



LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Sur le plan de la participation, les principaux éléments de synthèse à retenir sont les suivants :

➡ RÉUNION PUBLIQUE

Près de **400 personnes** ont assisté à la réunion publique du 8 décembre 2016 à Vesoul. Cette forte mobilisation témoigne de la bonne communication engagée autour du projet de déviation Est de Vesoul et de sa phase de concertation publique.

A l'occasion de cette réunion, **14 personnes présentes dans le public sont intervenues** pour faire part de leurs remarques et interrogations.

➡ REGISTRES

90 contributions du grand public ont été relevées sur les 11 registres mis à disposition.

Le nombre de contributions par registre est très inégal en fonction des différentes communes.

On observe de nombreuses contributions dans les registres de Neurey-lès-la-Demie (38 contributions différentes) et de La Demie (25 contributions différentes).

➡ COURRIELS

23 contributions différentes envoyées par courriel, soit une faible part de l'ensemble des avis et remarques formulées pendant cette concertation publique.

➡ LES AVIS DES COLLECTIVITÉS

9 délibérations ont été prises dont 7 en conseil municipaux, 1 en Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de Vesoul et 1 en Conseil départemental.

📌 LA PARTICIPATION EN RÉSUMÉ

Au final **136 contributions ont été étudiées.**

De rares doublons existent. Il s'agit essentiellement de personnes qui se sont exprimées lors de la réunion publique et qui ont aussi fait part de leur avis par mail ou sur un registre.

Quelques contributions ont été émises par groupes de personnes, associations ou organisme consulaire : collectif de riverains, Chambre d'agriculture de Haute-Saône, France Nature Environnement (FNE), Fédération de l'Environnement de Haute-Saône (HSNE) ou encore la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO).

De manière générale, au regard du territoire et des populations impactées les chiffres de participation sont jugés bons par le maître d'ouvrage.

📌 RÉPARTITION DES AVIS PAR THÉMATIQUES

Chaque contribution a fait l'objet d'une analyse afin de faire ressortir les différentes thématiques abordées. Au total, **414 remarques ont été extraites des 136 contributions.**

On observe que **le choix de la variante, l'opportunité du projet, l'impact sur l'environnement, les nuisances pour les riverains, le coût et le financement** de la déviation arrivent en tête des sujets traités.

Thématiques	Nombre de remarques
OPPORTUNITÉ DU PROJET	52
AVIS GÉNÉRAL SUR LES PROPOSITIONS	28
CHOIX DE LA VARIANTE	74
IMPACTS DE LA DÉVIATION	
Nuisances aux riverains	35
Impact sur la vie économique	23
Impact sur l'environnement	53
Impact sur l'agriculture	25
Impact sur le patrimoine	6
Impact sur le foncier	5
Effet sur la circulation	17
URBANISME ET PROJETS URBAINS	6
CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	18
CONCERTATION	28
COÛT / FINANCEMENT	36
CALENDRIER DU PROJET	8



LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION

Les avis recueillis dans le cadre de la concertation ont tous été analysés. Le bilan de la concertation présente la synthèse de toutes ces contributions regroupées par thématique et permet aujourd'hui d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage et de guider ses choix, notamment concernant la variante à retenir pour la poursuite des études de la déviation Est de Vesoul.

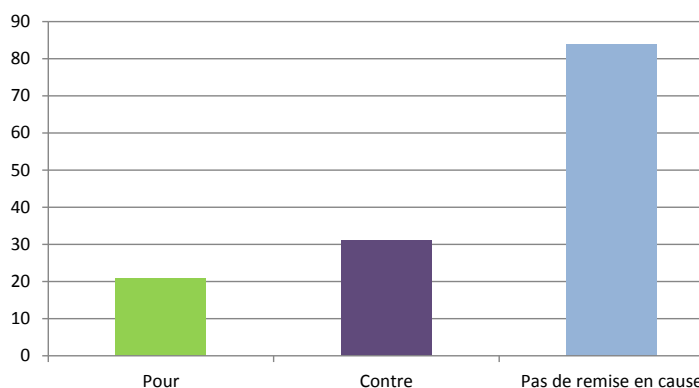
L'analyse de l'ensemble des contributions a permis de faire ressortir **9 thèmes abordés durant la concertation** :

- l'opportunité du projet
- l'avis général sur les propositions
- la concertation publique
- le choix de la variante
- les impacts de la déviation sur les riverains, l'environnement, l'économie, l'activité agricole ou le patrimoine
- les caractéristiques techniques de la variante et les aménagements connexes
- la prise en compte des projets d'aménagement du territoire
- le calendrier du projet
- le coût et le financement de la déviation

Chacune des thématiques fait l'objet d'une synthèse pour faire ressortir les différents avis formulés dans les contributions (registres, courriels, réunion publique).

➡ L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Sur les 136 contributions, **seulement 31 avis s'expriment clairement contre l'opportunité du projet**. De manière générale, on remarque que l'opposition à la déviation reste minoritaire. En effet, la grande majorité des contributions ne remet pas en cause l'opportunité du projet (84), quand d'autres émettent un avis franchement favorable (21).



Une bonne partie des **opposants au projet de déviation** Est de Vesoul considère que la déviation s'inscrit dans une logique passéiste qui ne prend pas en compte les évolutions actuelles et à venir, qu'elles soient économiques (tendance à la relocalisation des entreprises, transport ferroviaire, développement de l'agriculture biologique de proximité), environnementales (préservation des espaces naturels et de la ressource en eau) ou sociétales (développement du télétravail et du covoiturage). Dans ce sens, plusieurs avis incitent le maître d'ouvrage à rechercher des solutions alternatives ou à renforcer les infrastructures routières existantes. D'autres estiment que la situation actuelle et à venir en matière de circulation ne justifie pas un projet de déviation comme celui-ci et certains considèrent que ce projet de déviation ne fait que déplacer le problème ailleurs, au détriment de l'identité des villages traversés, aujourd'hui préservés des nuisances liées à la circulation.

Concernant **ceux qui défendent le projet de déviation**, nombreux sont ceux qui insistent sur le fait qu'il s'agisse d'un projet indispensable au développement et au désenclavement du territoire. L'amélioration de la desserte de l'agglomération (en particulier l'optimisation de la position géographique stratégique de Vesoul) et des conditions de circulation sont les arguments les plus régulièrement cités par dans ces contributions. D'autres soulignent le caractère bénéfique de projet pour l'économie vésulienne.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet de déviation permet d'améliorer sensiblement les conditions de circulation de plusieurs secteurs de l'agglomération, de mieux la relier aux grandes villes et aux territoires limitrophes, et de permettre un trafic de transit plus performant au sein du département. Il valorise ainsi la situation stratégique du chef-lieu de la Haute-Saône.

A l'heure actuelle, les entreprises de l'agglomération vésulienne et du département de la Haute-Saône ont besoin de se déplacer facilement et en toute fluidité sur le territoire. C'est une condition importante pour leur développement économique et la déviation Est de l'agglomération participera à ce développement.

L'État réaffirme l'intérêt pour le territoire de cette déviation et ainsi son opportunité.

➡ L'AVIS GÉNÉRAL SUR LES PROPOSITIONS DE VARIANTES

28 remarques traitent en partie de la qualité des études et des variantes soumises à la concertation.

La très grande partie des remarques estime que les **études ne sont pas à jour** et qu'il est donc indispensable de les actualiser pour choisir en toute connaissance de cause la meilleure variante.

D'autres estiment que **le chiffrage du coût de chaque variante n'est pas assez précis**. Un avis porte notamment sur le fait d'intégrer une étude financière à la démarche « éviter - réduire - compenser ».

Enfin, certains s'interrogent sur la **possibilité de proposer des solutions alternatives** à une déviation qui répondrait aux mêmes objectifs.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études présentées pendant la concertation publique sont des études dites « préalables » permettant de proposer 4 variantes de tracé. Ces études ont donc permis d'envisager le champ des possibilités pour cette déviation. La variante choisie par l'État en étroite collaboration avec ses partenaires, suite à cette concertation publique, fera ensuite l'objet d'études plus précises sur tous les aspects du projet (caractéristiques techniques, impacts environnementaux et agricoles, coût et financement etc.).

➡ LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le **premier constat** : nombreuses sont les contributions qui témoignent de la lecture du dossier de concertation ou des supports de communication mis à disposition du public. Par ailleurs, les personnes ayant formulé un avis lors de la concertation font souvent référence à la réunion publique du 08 décembre 2016. On constate donc que **cette concertation a mobilisé un public relativement averti et renseigné sur le projet** de déviation Est de Vesoul.

Le **deuxième constat** : de nombreux avis témoignent d'un regret quant à la position du maître d'ouvrage vis-à-vis du rôle de la concertation publique. En effet, **la variante B** (variante préférentielle de l'État) **semble être d'ores et déjà choisie et la déviation Est de Vesoul paraît être actée**, et cela quoiqu'il ressorte de l'avis du public.

De manière plus résiduelle, un avis pose la question de la création d'un groupe de travail pour réfléchir à la circulation des engins agricoles et la Chambre d'Agriculture demande à être associée étroitement à l'élaboration du projet.

Enfin, l'idée d'un sondage auprès des habitants des communes impactées est proposée.

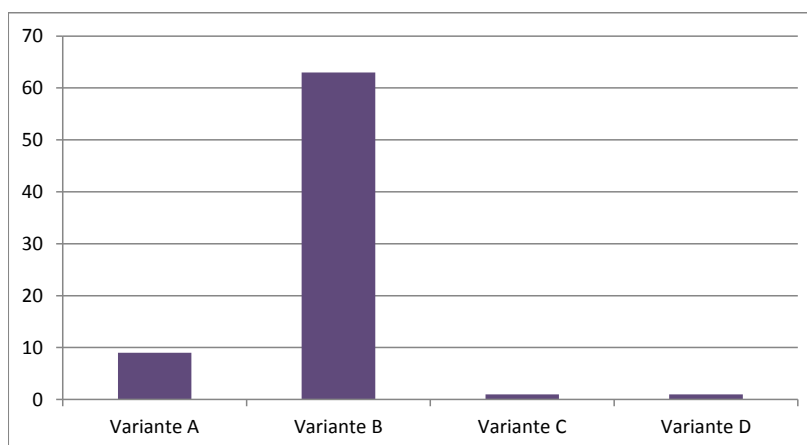
RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études préalables ont produit 4 variantes de tracé pour la déviation Est de Vesoul. L'État s'est appuyé sur ces études pour mettre en relief une variante préférentielle, à savoir la variante B qui paraît être la plus adaptée au vu de l'analyse multicritères développée. Il s'agit d'une proposition et non d'un choix. A noter que cette proposition se fonde sur des arguments techniques étudiés de façon objective par un bureau d'études indépendant et non pas sur une décision politique.

Il est important de rappeler que le positionnement de l'État n'enlève aucune prérogative à la phase de concertation publique, véritable outil d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage. En effet, l'annonce d'une variante préférentielle de l'État dès le dossier de concertation ne présage en rien des suites qui seront données au projet.

➡ LE CHOIX DE LA VARIANTE

74 contributions affichent clairement un choix pour une variante. On remarque que la **variante B** est celle qui requiert nettement le plus de suffrages avec **63 avis favorables** contre 9 pour la variante A et 1 réciproquement pour la variante C et D.



➡ L'IMPACT DE LA DÉVIATION

Une très grande partie des avis formulés pendant la concertation publique a traité de l'impact de la déviation. Cet impact se mesure au prisme de plusieurs thématiques qui seront toutes détaillées : l'économie, l'environnement, l'agriculture, le cadre de vie et les nuisances pour les riverains, le patrimoine et le foncier.

L'économie

Concernant l'impact sur l'économie de la déviation Est de Vesoul, les avis sont plutôt mitigés.

Ceux qui voient dans la déviation une **opportunité pour le développement économique du territoire** mettent l'accent sur l'importance du développement des infrastructures routières et l'offre de desserte pour favoriser les projets de développement économique et pour soutenir les entreprises du secteur. La situation géographique stratégique de Vesoul, à proximité de la Belgique, de l'Allemagne et de la Suisse est à ce sujet mise en avant.

Par ailleurs, le **site de PSA à Vesoul** est aussi régulièrement **cité pour justifier l'urgence d'une telle déviation**. En effet, certains avis mettent en garde contre le possible affaiblissement de cette entreprise qui porte une partie du secteur économique vésulien. Dès lors cette déviation serait bénéfique dans l'accompagnement et l'ancrage de PSA sur le territoire.

D'autres considèrent que la déviation aurait un **effet nul sur l'économie locale**. Ce projet serait « un leurre » qui n'aura pas pour effet de créer plus d'emplois. L'enjeu lié au maintien et au développement du site PSA à Vesoul est lui aussi contredit par certains avis qui observent que l'entreprise retire déjà de plus en plus de personnels sur ce site. La question de l'utilité de cette déviation, si PSA s'en allait de Vesoul, est alors abordée.

D'autres avis ont été formulés sur l'impact économique de la déviation Est de Vesoul. Ils mettent en avant le fait que la **réhabilitation du fret ferroviaire** pourrait constituer une alternative à cette déviation et pourrait notamment porter le développement des entreprises locales et en particulier du site PSA.

Enfin, certaines contributions mettent en garde sur le fait que la déviation devra faire attention à ne pas porter atteinte au secteur de l'agriculture biologique, lui-aussi porteur de développement économique et créateur d'emplois pour le territoire.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La déviation Est de Vesoul en fluidifiant le trafic a un impact positif sur la desserte du site PSA de Vesoul. Elle participe plus globalement à l'amélioration des échanges avec d'autres pôles urbains ce qui est favorable à l'économie locale et aux PME ou TPE existantes ou à venir.

Le sujet du développement du fret ferroviaire est beaucoup plus global que l'aménagement de la déviation de Vesoul. En outre, son développement ne peut pas concerner certains flux de transit (en particulier le Nord Sud, principal trafic concerné par le projet), puisqu'aucun axe ferroviaire performant n'existe localement. Des investissements locaux en la matière seraient inadaptés aux besoins et bien plus importants que l'aménagement de la déviation.

L'environnement

Les avis recensés concernant les impacts de la déviation sur l'environnement traitent en très grande partie des sujets suivants : la protection de la ressource en eau, le respect de la zone Natura 2000 et des espaces naturels, l'impact sur le paysage et la préservation de la faune et des espèces protégées.

Beaucoup de remarques formulées pendant la concertation publique mettent en avant l'enjeu de **préservation de la ressource en eau**. De nombreuses contributions appellent à la vigilance vis-à-vis de la source de La Demie qui ne figure pas dans les études mais qui alimente pourtant 90% de la population de la commune en eau potable. La source de Vaudemonge est aussi citée ainsi que la proximité des nappes phréatiques avec le site du projet. De manière générale, c'est la variante B qui suscite le plus de réaction par rapport à la protection de la ressource en eau. Certaines contributions mettent par conséquent l'accent sur la nécessité de **respecter le périmètre des zones de captage et de prévoir des réseaux d'assainissement performants** pour prévenir les risques de pollution.

L'identité paysagère et la richesse en zones naturelles du territoire est l'autre grand sujet qui interpelle les personnes qui se sont mobilisées pendant cette concertation publique. En effet, le site du projet est volontiers qualifié de « poumon vert » pour l'agglomération vésulienne. Plusieurs contributions estiment que le projet de déviation Est de Vesoul va venir « sacrifier et détruire » un nombre important de milieux et espaces naturels, particulièrement pour la variante B et son **impact sur la zone Natura 2000**. Des doutes sont exprimés vis-à-vis de la démarche « éviter - réduire - compenser », en particulier concernant les nombreuses prairies sèches jugées irremplaçables.

La question du respect de la faune a aussi été quelques fois abordée. Des questions liées aux **respect des habitats et des espèces protégées** ont été posées. Un avis souligne notamment la présence d'espèces protégées comme le Grand Duc qui ne serait pas pris en compte dans les études.

Malgré beaucoup de craintes liées à l'impact de la déviation sur l'environnement, quelques avis soulignent toutefois la bonne prise en compte générale des enjeux environnementaux dans les études actuelles.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La présence de la source de La Demie a été intégrée pendant la phase de la concertation publique. Elle a fait l'objet d'une analyse de la part du bureau d'études. A priori, la variante B n'est pas incompatible avec la préservation de cette source. Des analyses plus précises seront bien entendu menées par la suite si celle-ci était retenue. A noter que les techniques pour éviter les impacts des infrastructures routières sur les ressources en eau existent et seront proposées dans le cadre des études complémentaires. L'enquête publique dans le cadre de la Loi sur l'eau viendra en dernier lieu s'assurer de la bonne protection de la source de La Demie et plus généralement des réseaux hydrographiques présents sur le site du projet.

Les variantes étudiées correspondent à des fuseaux de 300 mètres de largeur. L'emprise effective de la déviation sera, quant à elle, de l'ordre de 20 mètres de largeur. Le tracé final de la déviation sera donc étudié de sorte à limiter le plus possible l'impact de l'infrastructure sur l'environnement. Concernant le site Natura 2000, l'inventaire de la faune et de la flore a été actualisé et les études ont montré la capacité du projet à préserver ce secteur protégé, notamment grâce à la démarche « Éviter – Réduire – Compenser ». Les études complémentaires à venir auront pour objectif de préciser et d'approfondir la capacité du projet à ne pas impacter le site Natura 2000 et plus largement à éviter au maximum d'avoir un impact négatif sur la faune et la flore du site.

L'agriculture

La thématique de l'agriculture a donné lieu de nombreuses remarques concernant l'emprise de la déviation sur les terres agricoles et la circulation des engins agricoles.

Une partie des contributions fait état de la nécessité de **concilier la déviation avec les besoins de circulation des engins agricoles**, l'objectif étant de limiter les allongements de parcours. Une demande est notamment faite pour que ces engins puissent circuler sur la RD919. On signale aussi que la variante B occasionne 14 coupures de chemins empruntés par les agriculteurs. Il est donc demandé de prêter une attention toute particulière aux rétablissements possibles à mettre en place.

D'autres contributions témoignent d'une inquiétude quant à la destruction de terres agricoles. Ainsi, il est demandé de **limiter le plus possible l'emprise de la déviation sur les exploitations agricoles**. La question des possibles remembrements et de leur condition est aussi posée afin de générer le moins d'impacts sur le fonctionnement de ces exploitations.

Enfin, la déviation pose la question de la pérennité de l'agriculture biologique sur le secteur étant donné le risque de pollution accru lié à cette infrastructure routière. Il faut signaler que plusieurs contributions se positionnent clairement **en faveur de la variante B**, jugée moins impactante pour l'agriculture.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études préalables présentées lors de la concertation publique ont déjà pris en compte en grande partie la question des rétablissements des chemins agricoles nécessaires au fonctionnement des agriculteurs. Les engins agricoles pourront en effet circuler dans de bonnes conditions. Néanmoins, une large concertation avec les acteurs locaux aura lieu dans les phases d'études ultérieures afin d'optimiser en particulier les trajets des engins d'exploitation.

Par ailleurs, un remembrement des terres agricoles pourra intervenir pour optimiser les surfaces. Ce remembrement faciliterait alors également l'accessibilité aux terres agricoles et le travail des agriculteurs sur leurs exploitations.

L'analyse démontre que l'emprise globale de la variante B sera très limitée sur le milieu agricole. Des mesures compensatoires seront néanmoins à rechercher sur le secteur et augmenteront l'emprise nécessaire. Cette recherche sera faite en étroite collaboration avec les acteurs concernés.

Les impacts sur les riverains et leur cadre de vie

La concertation publique a donné lieu à de nombreuses contributions d'habitants des communes traversées par la déviation. Ces derniers expriment leur **crainte par rapport aux nuisances liées à l'infrastructure routière**. A noter que ces réactions émanent en grande partie des habitants de la commune de La Demie.

Certains avis considèrent que la déviation Est ne fera que reporter d'un endroit à un autre les nuisances liées à la circulation. Ils estiment que l'identité rurale, calme et apaisée des communes traversées ne sera pas respectée et se demandent qui voudra bien venir habiter à côté d'une voie express. **Le bruit, l'aspect visuel et la pollution** figurent parmi les nuisances qui seront générées par cette déviation et dont seront victimes les riverains.

Ces remarques appellent donc à la vigilance et incitent notamment à **éloigner au maximum la déviation des habitations** les plus proches et à **prévoir des protections antibruit** pour les secteurs les plus touchés.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Il est naturel que les riverains des tracés pressentis s'interrogent sur les nuisances qui seront générées par la future infrastructure routière. Il est important de souligner qu'il existe une réglementation stricte sur le bruit. Par conséquent, les secteurs les plus exposés aux nuisances bénéficieront de protections acoustiques et paysagères. Les études complémentaires, soumises à l'enquête publique, préciseront les mesures à mettre en œuvre pour respecter les obligations réglementaires et limiter ainsi l'impact de la déviation sur les riverains.

En outre, la variante préférentielle B étant placée au dessus du village de La Demie, la protection acoustique prévue sera particulièrement efficace si cette variante est choisie.

Le patrimoine

La question patrimoniale a fait l'objet de peu de remarques, cependant celles-ci mettent en avant la **présence de sites classés aux monuments historiques** sur le territoire du projet (la croix Dame Marie, la croix Saint-Antoine, l'enclos et la Cabordes d'Echenoz-la-Méline) et posent la question du respect de ces éléments remarquables du patrimoine.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les éléments du patrimoine présents sur le site du projet ne seront pas impactés par le tracé et feront l'objet d'une attention toute particulière dans le cadre de la poursuite des études.

L'impact de la déviation sur le trafic

Quelques remarques ont été exprimées par rapport à l'évolution du trafic dans l'agglomération de Vesoul.

Certains **doutent de la nécessité de mettre en place une telle déviation** étant donné la situation et le trafic actuel au niveau de l'agglomération de Vesoul. Les prévisions de trafic et le gain de temps présumé ne semblent pas, selon eux, justifier ce projet. Par ailleurs, le phénomène « d'appel d'air » provoqué par cette nouvelle infrastructure routière est aussi soulevé.

A contrario, de nombreux avis considèrent que la **déviation permettra une réelle amélioration des conditions de trafic** au niveau de l'agglomération et une réduction des nuisances provoquées par la circulation. Certains secteurs actuellement problématiques sont d'ailleurs cités, à savoir la traversée de Frotey-lès-Vesoul et Vesoul, le giratoire de la Vaugine, du Durgeon et de Noidans-lès-Vesoul.

En dernier lieu, certaines remarques font référence au besoin d'**actualisation des études de trafic**, nécessaire pour mieux comprendre les enjeux liés à la circulation vésulienne.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La déviation répond aux objectifs d'allègement et de fluidification de la circulation au niveau du contournement Ouest de l'agglomération vésulienne, au sein même de celle-ci, dans la traversée d'Echenoz-la-Méline et surtout au niveau du rond-point situé près de l'entreprise PSA. Elle facilitera aussi les déplacements et les échanges avec l'Est du département. Comme pour le reste des études, les comptages et projections en termes de trafic seront poursuivis lors des études complémentaires à venir.

L'intérêt d'une telle déviation va ainsi largement au-delà de simples gains de temps de parcours.

Le foncier

Peu de contributions traitent de l'impact de la déviation sur le foncier. On peut tout de même citer la question du remembrement (déjà évoquée dans le sujet sur l'agriculture) ou de la dépréciation des biens immobiliers situés sur la proximité de la déviation (en écho avec le sujet sur les impacts sur les riverains).

➡ LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

Plusieurs points en lien avec les caractéristiques techniques de la déviation ont été traités. Il est notamment demandé d'**achever l'échangeur RD474/RD457** en direction de Gray et de prévoir un **échangeur pour desservir les villages de La Demie et de Neurey-lès-la-Demie**. Par ailleurs, la mise à 2x1 voie sans créniaux de dépassement avec une vitesse limitée à 70 km/h est demandée au niveau de la zone Natura 2000, ainsi que la plantation de haies ou d'arbres en bord de route. La **prise en compte de l'environnement** est donc abordée du point de vue des caractéristiques techniques de la déviation. Une contribution suggère notamment la création d'aménagements spécifiques pour éviter que la déviation ne constitue une barrière ou un obstacle pour la biodiversité.

L'interdiction de circulation pour les véhicules hors-gabarit sur la RN57, en les reportant sur la RN19 et la RD64 grâce à une signalétique efficace est un souhait évoqué. Par ailleurs, on relève aussi une interrogation quant à la possibilité de circulation des convois exceptionnels sur une 2x1 voie séparée par un terre-plein central.

Enfin, une personne considère l'aménagement à 2x1 voie du tronçon commun irréaliste au droit des ouvrages d'art existants sur Colombe et Quincey.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le Conseil départemental s'est engagé à achever l'échangeur RD474 (route de Gray) /RD457 (rocade Ouest) en parallèle du projet de déviation Est de Vesoul, ce qui permettra au trafic Sud Ouest vers Est d'emprunter la déviation et de décharger notamment la RD457.

Par ailleurs, la création d'un échangeur pour desservir les villages de La Demie et Neurey-lès-la-Demie ne serait pas justifiée. L'objectif de la déviation est de faciliter le transit entre les différents axes du territoire et d'améliorer les conditions de circulation dans Vesoul. Un échangeur à cet endroit viendrait en outre accroître les nuisances pour les habitants des villages situés à proximité, et augmenterait l'impact sur les surfaces agricoles et sur l'environnement du secteur.

La question de l'interdiction de la circulation pour les véhicules hors-gabarits sur la RN57 au Nord de Vesoul n'est pas l'objet du projet et par conséquent de cette concertation publique.

Les caractéristiques techniques de la déviation feront aussi l'objet d'études complémentaires pour analyser leur potentiel impact sur l'environnement et notamment sur le site Natura 2000 dans le cas de la variante B. Néanmoins, une limitation de vitesse à 70 km/h ne semble pas crédible au vu des caractéristiques techniques envisagées et de la fonctionnalité du projet. Au-delà de cet aspect, l'impact positif que pourrait avoir cette mesure sur l'environnement restera en outre à démontrer.

Enfin, le tronçon RD919, commun aux 4 variantes, est bel et bien techniquement réalisable et ses contraintes sont intégrables au projet.

➡ LA PRISE EN COMPTE DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Certains avis montrent l'importance de concevoir cette déviation en ayant à l'esprit les dynamiques d'aménagement du territoire et les projets urbains en cours. Une attention toute particulière est notamment demandée concernant la **cohérence du projet de déviation avec la ZAC d'Echenoz Sud**.

Le **risque d'étalement urbain** généré par cette déviation est aussi soulevé. Une contribution évoque un possible phénomène « d'appel d'air » qui viendrait désertifier Vesoul au profit de zones actuellement préservées de l'urbanisation.

Un avis souligne par ailleurs le fait que la variante C risque de créer une **coupure entre les communes de La Demie et Neurey-lès-la-Demie** qui auraient apparemment pour ambition de fusionner. Enfin, d'autres ont peur que certaines municipalités ne se servent de la déviation pour élaborer des projets d'aménagement connexes.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La future ZAC d'Echenoz Sud-est de par son emplacement est entièrement compatible avec le projet de déviation.

Pour rappel, la déviation Est de Vesoul possèdera le statut de voie express. Ce statut ne permet pas d'avoir des accès directs sur la déviation en dehors des points d'échanges. Le projet ne prévoyant pas la construction d'échangeurs entre la RN57 et la RD9, il n'y a pas de crainte à avoir concernant un potentiel risque d'étalement urbain et une désertification de Vesoul au profit des villages riverains de la déviation.

➡ LE CALENDRIER DU PROJET

Très majoritairement, les contributions qui se prononcent sur le calendrier du projet déplorent que la déviation n'ait pas été faite avant et incitent les pouvoirs publics à **entreprendre les travaux le plus tôt possible**. Une inscription au Contrat de Plan État-Région 2020-2025 est d'ailleurs demandée.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le calendrier du projet a d'ores et déjà été annoncé. Les études complémentaires seront menées de 2017 à 2020. La déviation Est de Vesoul sera ensuite soumise à l'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique du projet, préalable à la réalisation des travaux. Ce temps incompressible dédié aux études permettra d'aboutir à un projet respectueux des enjeux du territoire et répondant le mieux possible aux objectifs poursuivis.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

Le coût et le financement du projet donne lieu à des avis contrastés. Il faut au préalable rappeler que seulement 36 contributions sur 136 donnent lieu à un avis sur le coût et le financement du projet.

Pour les plus réticents, certains estiment que le projet de déviation est un « **gaspillage de l'argent public** » et pensent que l'argent du projet pourrait être utilisé à d'autres fins pour développer le territoire vésulien.

Le coût et le financement de **l'entretien de la déviation** une fois réalisée questionne aussi. D'autre part, certaines contributions estiment que les budgets affichés ne sont pas assez précis et devraient être plus détaillés. On souligne qu'**une bonne partie des avis privilégie la variante B** pour son coût plus modéré et sa bonne réponse aux objectifs fixés et aux enjeux du projet.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le caractère préférentiel de la variante B reflète la volonté d'optimisation de l'investissement public qui anime la maîtrise d'ouvrage. Les estimations relatives au coût de la déviation seront précisées et affinées dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique.



CONCLUSION ET SUITES À DONNER

Au vu des résultats de la consultation, il semble que les personnes ayant donné leur avis dans le cadre de la concertation partagent globalement l'avis de l'État sur le caractère préférentiel de la variante B. La poursuite des études va donc s'effectuer sur celle-ci, prenant en compte les intérêts agricoles, économiques et environnementaux ainsi que ceux des habitants des villages à proximité.

Des solutions seront recherchées pour un aménagement concerté, techniquement et financièrement acceptable par l'État et les différents partenaires financiers.

La poursuite des études à partir de la variante B s'articulera de la manière suivante :

- **de 2017 à 2019** : optimisation du tracé, études complémentaires et d'impact, préalable à la déclaration publique
- **2020** : enquêtes publiques : déclaration d'utilité publique, au titre du code de l'Environnement (loi sur l'Eau) et procédure foncière
- **après 2020** : lancement des premiers travaux sous réserve de financements



LES ANNEXES

➤ Annexe 1 : Annonce presse	27
➤ Annexe 2 : Diaporama de la réunion publique	28
➤ Annexe 3 : Compte-rendu de la réunion publique	35
➤ Annexe 4 : Motions des partenaires institutionnels	50



ANNEXE 1 : ANNONCE PRESSE



Concertation

sur le projet de déviation de **Vesoul**

**du 7 novembre
au 16 décembre 2016**

RÉUNION PUBLIQUE

Judi 8 décembre à 18h30
Salle Parisot à Vesoul (Place Pierre Renet)

Donnez votre avis
et retrouvez toutes les informations sur le site du projet
www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/m57-deviation-est-de-vesoul-r631.html



PROJET DE LA RÉGION
Bourgogne-Franche-Comté

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Bourgogne-Franche-Comté
www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr

Conception et réalisation : DREAL - Photographie : URAA



ANNEXE 2 : DIAPORAMA DE LA RÉUNION PUBLIQUE



Réunion publique
8 décembre 2016
Vesoul - Salle Pariset





RN 57
Déviation Est de Vesoul
Concertation publique

Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

La réunion publique

Un temps de présentation :

- Historique du projet
- Contexte des déplacements : constats et dysfonctionnements
- Objectifs de l'opération
- Enjeux du territoire
- La recherche d'un parti d'aménagement
- La procédure de concertation et les modalités de participation du public

Un temps d'échanges :

- ... Partage des objectifs et des enjeux
- ... Explication des éléments de méthodes et d'études
- ...

Déviations Vesoul-Est

Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Historique du projet

Déviations Vesoul-Est

Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Projet d'aménagement global de l'itinéraire de la RN 57 entre Besançon et Remiremont

Une fonction de Grande Liaison d'Aménagement du Territoire

La section 7 : Déviation Est de Vesoul



Déviations Vesoul-Est

Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Reprise des études depuis 2010

2010-2012 : recherche de variantes

- Définition de 4 fuseaux
- Analyse comparative

2013-2015 : études complémentaires

- Appréciation des incidences des variantes sur les enjeux de conservation des sites Natura 2000
- Définition de la séquence Eviter-Réduire-Compenser

Déviations Vesoul-Est

Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Contexte des déplacements : Constats et dysfonctionnements

Déviations Vesoul-Est

Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Synthèse des déplacements



Objectifs de l'opération

Objectifs de l'opération

La déviation Est de Vesoul a pour but de :

- Diminuer le trafic sur la RD 457 (rocade Ouest)
- Réduire les nuisances pour les riverains de la RN57 au nord de Vallerotz-Lorioz et dans la traversée de l'agglomération de Vesoul
- Faciliter le transit Nord-Sud au niveau de l'agglomération (notamment pour les transports exceptionnels)
- Améliorer les conditions de circulation sur la RN 19 en traversée de Vesoul
- Renforcer les relations entre les différents pôles urbains existants ou en devenir, au sud et à l'Est de l'agglomération



Enjeux du territoire

Enjeux du territoire



Secteur agricole de Villerotz et Vallerotz-Lorioz

Enjeux du territoire



Secteur agricole entre La Dénie et Neurey-lès-Dénie

Recherche d'un parti d'aménagement

Prévisions de trafic – horizon 2025

En 2025, 10 000 véhicules / jour attendus sur la déviation :

- 55% : trafic d'échange avec l'agglomération
- 25 % : transit entre RN57 (Besançon) et RN57 (Remiremont)/RN19 (Lure)
- 10 % : transit entre RD 474 (Dole/Gray) et RN57 (Remiremont)/RN19 (Lure)
- 10 % : autres échanges

Prévisions de trafic – horizon 2025

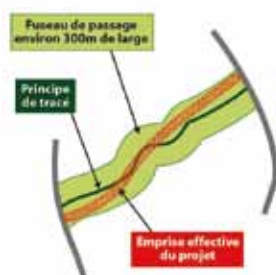


Caractéristiques techniques

- Chaussées séparées (2 x 1 voie)
- Créniaux de dépassement
- Vitesse de référence : 90 km/h
- Statut de route express
- Trois points d'échanges sécurisés



D'une variante ... à un projet



Définition de 4 variantes

Variante A 8,05 km dont un tronçon de 500 m Entre 75 et 80 Millions d'euros Variante B 8,45 km Entre 40 et 45 Millions d'euros Variante C 8,45 km Entre 42 et 45 Millions d'euros Variante D 7,85 km Entre 35 et 40 Millions d'euros	Montants en valeur Juil. 2012 Tout à fait Réalisation de la RN 57 en aménagement entrepreneur 400 millions Entre 10 et 15 Millions d'euros dont 2 pour l'entretien
--	---



Comparaison des variantes

Les critères de l'analyse de variantes sont répartis en 3 groupes repris dans une grille d'analyse :

- Fonctionnalités
- Enjeux / Impacts
- Technique et financier



Très défavorable
Moins défavorable
Favorable

Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté 19

Comparaison des variantes

Les critères de l'analyse de variantes sont répartis en 3 groupes repris dans une grille d'analyse :

- Fonctionnalités
- Enjeux / Impacts
- Technique et financier

	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Fonctionnalités				
Adaptation des nuisances				
Través				
Qualité des dessertes				
Longueur de déplacement				
Temps de parcours				
Enjeux / Impacts				
Aménagement du territoire				
Paysage et patrimoine culturel				
Centre de ville				
Agriculture et sylviculture				
Protection de la ressource en eau				
Milieu naturel	Des compléments d'analyse ont été nécessaires pour apprécier les enjeux des variantes retenues au regard de Mars 2000			
Gaz à effet de serre				
Technique et financier				
Risques techniques				
Mouvement des terres				
Contraintes entretien / exploitation				
Coût de l'opération				

Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté 20

Comparaison des variantes

Analyse comparative :

- Variante A : faisabilités techniques et financières difficiles
- Variante D : coût important, moins attractive et fonctionnelle pour le territoire

Approfondissement de 2 variantes :

- Variante B et variante C : fonctionnelles mais points de vigilance liés à l'intégration environnementale et paysagère

Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté 21

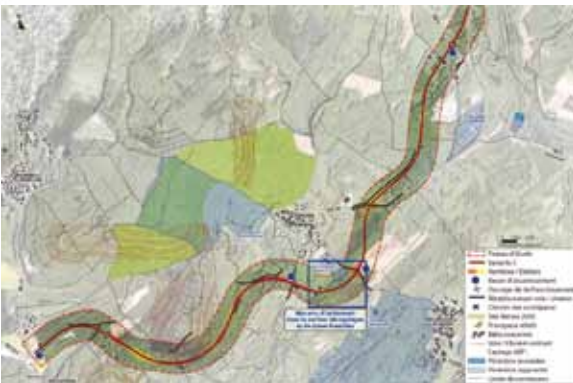
Démarche E.R.C. : Eviter – Réduire - Compenser

La démarche :

- Principe de rétablissement des voies et cheminements interceptés
- Adapter le tracé pour réduire les emprises sur les habitats sensibles
- Parti d'aménagement paysager à valeur écologique
- Protection préférentiellement à la source des nuisances sonores
- Gestion des eaux pluviales (rétention et traitement)

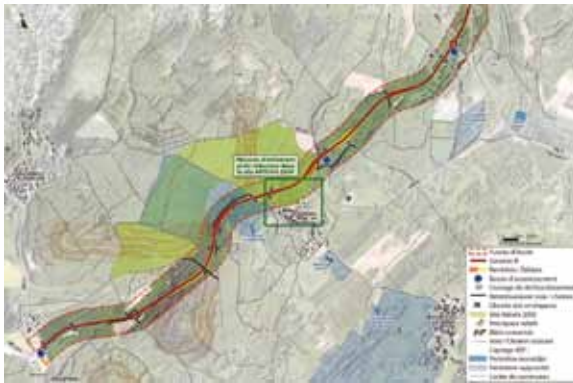
Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté 22

Variante C :



Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté 23

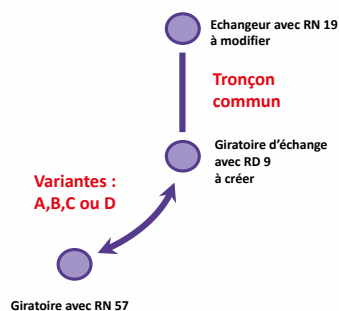
Variante B :



Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté 24

Procédure de concertation et Modalités de participation du public

Le projet soumis à concertation :



La concertation

Une étape importante dans la démarche de projet

- Partager les objectifs
- Présenter et expliquer les choix du maître d'ouvrage
- Répondre aux questions et recueillir les avis des acteurs et des habitants
- Définir un fuseau de variante préférentielle

Modalités

- Un registre de concertation mis à disposition dans les 10 mairies concernées
- Une réunion publique
- Un dossier de concertation disponible en mairie
- Une exposition
- Une lettre d'information
- Une rubrique dédiée au projet sur le site internet de la DREAL

La suite de la procédure

Etablissement du bilan de la concertation préalable

Vers un 2^{ème} temps fort de consultation du public : l'enquête publique



Echanges et Questions

Les variantes



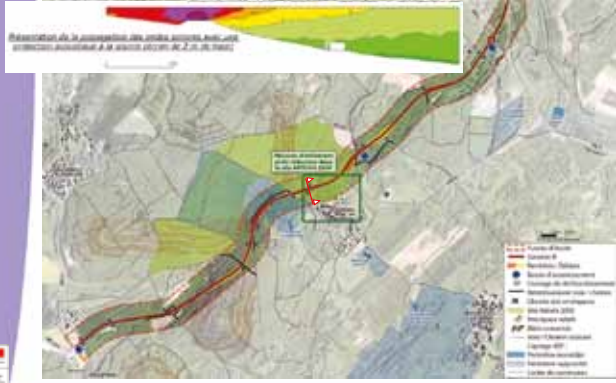
Eléments ressources



1 2 3 4 5 6 7 8 9

Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Mesure du bruit

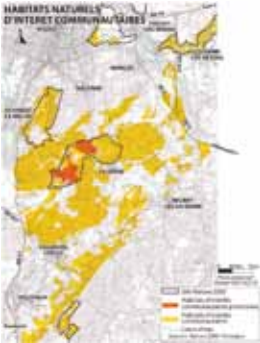


Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Evolution du contexte environnemental

Les site NATURA 2000 dont « Pelouses de la région vésulienne et vallée de la Colombine »

- ZPS : Zone de Protection Spéciale – arrêté ministériel du 12 avril 2012
- SIC : Site d'Intérêt Communautaire – mai 2009

et évolutions réglementaires
Statuts de protections de certaines espèces

Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Prévisions de trafic – horizon 2025




Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Flux de circulation à l'échelle de l'agglomération

REPARTITION GLOBALE DES FLUX A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION VESULIENNE



TOTAL VP : 144 800 déplacements quotidiens (Vallée de la Perche)
TOTAL PL : 8 200 déplacements quotidiens (Plateau Lorrain)
Déplacements dans les deux sens - Flux 2010

Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Répartition des trafics

Les trafics

- En augmentation :
 - 10750 sur la RN57
 - 20 110 sur la RD457 (PSA)
 - 30 900 sur la RN19 (Vesoul)
- 70 % du trafic de la RN57 à destination de l'agglomération
- 15 % en transit vers la RN57 nord



Deviation Vesoul-Est Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

Enjeux du territoire

•Sont à prendre en considération :

- les secteurs bâtis du village de La Demie et les zones habitées
- les réserves d'eau souterraines,
- le relief localement marqué,
- le site Natura 2000 notamment les habitats d'intérêt communautaire prioritaire mais également les habitats sensibles en dehors des enveloppes
- le secteur agricole de fond de vallée.
- les secteurs paysagers sensibles (périmètre de protection de monument historique, axe de covisibilité des villages,..)



Déclaration Vesoul-Est

Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

37

Enjeux agricoles

OCCUPATION DU SOL



EXPLOITATIONS AGRICOLES



Déclaration Vesoul-Est

Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

38

Dysfonctionnements de la circulation

Les dysfonctionnements circulatoires

- un réseau de voirie en étoile
- la RN19, source d'encombrements
- Des points singuliers :
 - Les échangeurs de la Vaugine et du Transmarchement (bretelle d'accès à Cora) problématiques aux heures de pointe
 - Les carrefours giratoires de Noidans et du Durgeon.
 - Un itinéraire de convois exceptionnels qui emprunte la RD121 et la RD108 dont les contraintes géométriques et la traversée de hameaux est source de désordres



Déclaration Vesoul-Est

Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

39

La suite de la procédure

Etablissement du bilan de la concertation préalable

Vers un 2^{ème} temps fort de consultation du public : l'enquête publique



Déclaration Vesoul-Est

Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement, et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté

40



ANNEXE 3 : COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE

Compte-rendu de la réunion publique du 8 décembre 2016



DREAL Bourgogne-Franche-Comté
Déviation de Vesoul Est

Réunion publique du 8 décembre 2016 à la salle Parisot

Compte rendu

Intervenants :

- Marie-Françoise LECAILLON, Préfète de Haute-Saône
- Yves KRATTINGER, Président du Conseil Départemental de Haute-Saône
- Alain CHRETIEN, Député-Maire de Vesoul
- Hugues DOLLAT, Directeur Adjoint DREAL Bourgogne-Franche-Comté
- Fabrice VUILLON, bureau d'études SOBERCO

Animation des débats :

Eric ANCIAUX, Exalta

Public : environ 400

Durée de la réunion : 1H50 (de 18h30 à 20h20)

Accueil et introduction

Par M. Le Député-Maire de Vesoul et Mme la Préfète

➤ **12 min**

Première partie de la réunion

PRESENTATION DU PROJET. 27 min

- Historique du projet / Hugues DOLLAT. **6 min**
- Les études réalisées / Fabrice VUILLON et Haris SATER. **17 min**
- La procédure de concertation / Hugues DOLLAT. **4 min**

Deuxième partie de la réunion

TEMPS DE DEBAT. 1h10

Conclusion

Mme la Préfète. **3 min**

PREMIERE PARTIE - INTRODUCTION

INTRODUCTION DE M. CHRETIEN

Bonsoir à toutes et à tous.

Madame la Préfète,

Monsieur le Président du Conseil départemental,

Mesdames et Messieurs les Maires et Conseillers départementaux,

Monsieur le Président de la Chambre de Commerce de Haute-Saône,

Mesdames et Messieurs,

Je vous souhaite la bienvenue dans cette salle Parisot pour cette réunion d'information et de concertation. Elle est menée par l'État, la Direction Régionale de l'Aménagement, de l'Environnement et du Logement (DREAL) concernant ce projet de déviation Est avec une route qui relierait le barreau de Frotey au giratoire de Valleriois-Lorioz.

Nous sommes ici ce soir pour écouter des spécialistes qui vont nous expliquer les tenants et les aboutissants de ce projet. Avant de leur laisser la parole, en tant que président de l'agglomération de Vesoul et sous le contrôle de mes collègues maires, je voudrais vous rappeler en quelques mots le contexte dans lequel s'inscrit cette déviation Est.

Le contexte s'inscrit au niveau régional dans le cadre du projet de modernisation de la RN 19 entre Belfort et Langres. Il s'agit de la mise en deux fois deux voies de la RN 19 entre Belfort et Langres. Il faut savoir que les travaux ont déjà bien commencé à l'Est de Vesoul entre Belfort et Lure. Dans quelques années, et je parle aussi sous le contrôle du Président du Département, toutes les communes entre Belfort et Combeaufontaine seront déviées. En effet, la déviation de Lure se poursuit, comme vous avez pu le constater pour ceux qui prennent cette route vers Héricourt. Viendront ensuite les déviations d'Amblans et de Pomoy. Et les travaux ont commencé pour la déviation de Port-sur-Saône.

Dans ce contexte, les seules communes qui ne seraient pas déviées dans le cadre de cet aménagement seraient les communes de Vesoul et de Frotey-lès-Vesoul dans lesquelles passeraient à terme, et passent déjà aujourd'hui, près de 25 000 véhicules par jour. Je vous rappelle que l'agglomération de Vesoul, avec cet état de fait, avait exigé et demandé la construction d'une déviation Nord. Elle était extrêmement coûteuse puisqu'elle s'élevait à près de 150 millions d'euros. Il fallait effectivement faire un tunnel sous le Sabot de Frotey et un viaduc au-dessus du Durgeon pour ensuite rejoindre la déviation de Pusey. Ce dossier était extrêmement complexe et onéreux. De plus, il bloquait le développement de communes telles que Coulevon, Villeparoy dont je vois l'ancien maire. Je ne sais pas si le maire de Coulevon est présent. Il y a eu un gros débat entre ces deux communes puisqu'un viaduc allait les séparer et bloquer leur urbanisation. Cette déviation Nord était indispensable pour éviter le transit de cette future RN 19 à deux fois deux voies mais elle comportait beaucoup d'inconvénients en matière de coût et d'urbanisme. De plus, on voit bien aujourd'hui que ce tunnel et ce viaduc seraient difficilement faisables.

L'agglomération a donc décidé d'abandonner cette déviation Nord. Nous avons donc dit à l'État que, pour nous, ce n'était plus une obligation et que nous acceptons que cette RN 19 traverse l'agglomération de Vesoul. Mais nous y avons mis deux conditions. La première était de relancer ce projet de déviation Est. Comme nous allons le voir, c'est un sujet essentiel pour limiter dans notre agglomération le trafic de transit qui vient de l'Est et qui va vers le sud. La première condition à l'abandon de cette déviation Nord était donc de relancer ce dossier de déviation Est dont de nombreux élus connaissent l'histoire depuis plusieurs dizaines d'années. C'est le premier point.

Le deuxième point, c'est la construction de deux échangeurs complets. Le premier est à mettre en place au-dessus de Frotey-lès-Vesoul à la jonction de l'actuel barreau de Frotey et de la RN 19 où il y a, pour l'instant, un demi-échangeur. Et il faut prévoir la construction d'un échangeur complet au-dessus de la côte d'Andelarre dans l'épingle à cheveux qui va à Gray ou à Besançon. Beaucoup de poids-lourds, pour aller directement à Gray, passent par Andelarrot. Il y a des 38 tonnes qui traversent cette commune aujourd'hui et c'est une vraie calamité. Il nous faut donc un échangeur complet au-dessus de la RD 457 et de la côte d'Andelarre afin d'éviter aux poids-lourds de passer par Andelarrot pour repartir à Gray en venant du sud du département.

Le troisième point, c'est l'exigence de la construction de murs antibruit au droit du Sabot de Frotey et au droit du Montmarin et du Grand Grésil.

Je tenais à rappeler ce contexte parce que cette déviation Est s'inscrit justement dans cet axe Nord-Est-Ouest RN 19 dans l'abandon de la déviation Nord. Cet abandon est acté mais conditionné à la construction de cette

déviations Est, de ces deux échangeurs et de ces murs antibruit. Nous acceptons que le trafic traverse l'agglomération de Vesoul, le trafic futur puisque ce sont des investissements qui vont durer une bonne cinquantaine d'années, à condition de préserver les riverains en diminuant le trafic avec cette déviation Est, en facilitant les échanges avec ces deux échangeurs et en limitant les nuisances sonores avec la construction de ces murs antibruit. Je note d'ailleurs que les études de murs antibruit au pied de Frotey ont commencé. Le maire de Frotey n'est pas présent mais je pense qu'il est représenté. Les premières concertations ont eu lieu pour l'installation de ces murs antibruit au pied du Sabot.

Par ces propos liminaires, je souhaitais replacer le contexte dans lequel nous nous situons sur ce projet de déviation Est. Les travaux pourraient commencer entre les années 2020 et 2025. Comme vous le savez, c'est demain. Nous sommes à quelques jours de 2017 ; 2020, c'est demain. Ce n'est donc pas si loin que cela et c'est essentiel si nous voulons anticiper l'avenir en matière de flux, de trafic et surtout de désenclavement de notre département. Des travaux se font partout dans le département : au sud vers Rioz ou encore au nord avec la déviation de Saulx. Il est indispensable que l'agglomération de Vesoul puisse également bénéficier d'infrastructures de désenclavement pour anticiper l'avenir du développement économique de notre territoire. Merci. Je vous souhaite à toutes et à tous une bonne réunion.

INTRODUCTION de Mme LECAILLON

Monsieur le Député-Maire,
Monsieur le Président du Conseil départemental,
Mesdames et Messieurs les Maires,
Mesdames et Messieurs les Conseillers départementaux,
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie,
Mesdames et Messieurs,

Monsieur le Député-maire vient effectivement de rappeler l'ensemble des données qui nous amènent à organiser cette réunion de concertation aujourd'hui. Je voudrais simplement dire que la problématique des infrastructures routières dans le département est un sujet ancien. Cela dit, le Contrat de Plan État-Région qui a été signé consacre une part importante de crédits aux infrastructures routières. Parmi ces crédits régionalisés qui portent sur 240 millions d'euros, 60 % sont dédiés à des travaux qui vont se dérouler dans le département grâce à une volonté conjointe de l'État, du Conseil départemental et du Conseil régional, appuyée bien évidemment sur l'avis des élus. Ceci amène maintenant à rentrer dans une phase importante de travaux, comme l'a rappelé le Député-Maire.

La déviation Est de Vesoul entre, pour partie, dans ce Contrat de Plan État-Région. En effet, pour une hauteur de 2 millions d'euros avec un cofinancement du Conseil départemental à hauteur de 25 %, ont été prévus le lancement et le déroulement d'études opérationnelles et d'acquisitions foncières dans la perspective de la réalisation de ce contournement Est de Vesoul. À partir de là, le résultat des études vous sera présenté. Nous entrons aussi dans une phase de déroulement d'une procédure réglementaire. À terme, celle-ci nous conduira à une déclaration d'utilité publique qui arrêtera, de manière définitive, le projet de déviation. Comme vous le savez, une phase de consultation a été organisée sur différents modes. Il y a des expositions dans les principales communes concernées. Dans beaucoup d'autres communes, un registre est déposé. Il est également possible de consulter le dossier par Internet. Puis cette réunion publique qui doit effectivement amener le maître d'ouvrage qui est l'État à pouvoir affiner le projet de déviation Est de Vesoul.

Cette étape est importante. En dehors d'une phase beaucoup plus lointaine sur laquelle je reviendrai en conclusion de la réunion et qui est celle de l'enquête publique, c'est le moment où le maître d'ouvrage rencontre l'ensemble des acteurs du secteur concerné. Les acteurs, ce sont notamment les élus. J'ai d'ailleurs présidé un comité de pilotage qui a eu l'objet de présenter ce projet aux élus. Mais ce sont également les habitants qui sont concernés par ce projet.

De cette concertation, sera dressé ce qu'on appelle un bilan de la concertation. C'est un élément constitutif du dossier qui fait partie intégrante de la procédure.

Voilà ce que je voulais dire en propos liminaires. Je souhaitais rappeler qu'on se situe bien dans la mise en œuvre du Contrat de Plan État-Région. Nous sommes sur un projet qui est porté depuis longtemps par les responsables locaux. Nous entrons maintenant dans une phase de concrétisation de ce projet par le biais de cette première phase de consultation avec l'ensemble des acteurs locaux.

TEMPS D'ÉCHANGE

Q1 M. GOUX, animateur du Collectif SOS Loue et rivières comtoises

J'ai rédigé à la hâte avant de venir une contribution écrite. Je l'ai déjà distribuée et elle sera disponible sur un site d'un collectif qui s'est créé. Je continuerai d'agir au nom du collectif SOS Loue et rivières comtoises. Là, j'ai simplement signé en tant que citoyen du monde parce que je dois faire valider l'engagement du collectif sur ce dossier dans la prochaine réunion du 14 décembre.

Je voudrais d'abord poser deux questions sur l'aspect réglementaire du projet. Je souhaite savoir si un projet de cette taille est soumis à une étude de rentabilité économique et à la loi du nom d'un ancien ministre de Mitterrand dont j'ai oublié le nom et qui est aujourd'hui président du comité qui s'occupe des réfugiés. Je pense que vous voyez de qui je veux parler. Cette loi oblige à étudier des solutions alternatives dans tout projet. Est-ce qu'un projet de cette taille est soumis à cette loi ?

Ensuite, je souhaiterais expliquer la manière dont le collectif entend poser les problèmes vis-à-vis de ce projet-là. Vous pouvez aussi m'apporter une réponse ensuite. Je vais poursuivre mon intervention.

La question que le collectif souhaite poser d'une manière générale concerne la manière dont ce projet contribue à améliorer les grandes problématiques planétaires qui nous percutent à vitesse grand V. Je voudrais savoir notamment quelle va être la contribution au facteur 4 ? Pour les personnes qui ne l'auraient pas à l'esprit, le facteur 4 est l'engagement de tous les pays du monde à diviser par 4 leurs émissions de gaz à effet de serre pour essayer de maintenir le réchauffement de la planète à 2 degrés.

Je rappelle les grandes problématiques auxquelles nous sommes confrontés de plus en plus vite et de plus en plus fort. Il y a bien sûr le réchauffement climatique mais aussi l'effondrement de la biodiversité planétaire. En ce moment, la COP 13 à Cancun, au Mexique, travaille sur ces questions de biodiversité qui sont de plus en plus graves. Il y a la crise de l'eau qui, de l'avis de tous les spécialistes, s'étend sur la planète ; elle nous impacte déjà en Franche-Comté. Il y a le recul des terres agricoles et des forêts. J'en ai répertorié six dans mon document.

Au regard de toutes ces problématiques, on souhaite que les bureaux d'études et l'ensemble des porteurs de projet répondent sur chacune d'entre elles. Est-ce que le projet contribue à réduire les problématiques ou va-t-il continuer à les aggraver ?

J'ai évoqué la loi sur les solutions alternatives. Pour l'instant, on nous propose quatre variantes de tracé d'un seul et même projet. Est-ce que des solutions alternatives ont été étudiées ? Il s'agirait notamment de regarder si la déviation Est, avec des aménagements, selon le principe décrit par Monsieur le Député-Maire de Vesoul, laissant la Nationale 19 in situ, ne pourrait pas être améliorée pour réduire les nuisances ?

Ne peut-on pas faire la même chose avec l'argent que vous annoncez sur le projet de la variante privilégiée B en allant sur des solutions alternatives sans créer de nouvelles voies et sans porter atteinte au territoire ? Cela éviterait de créer une division supplémentaire des milieux naturels. Vous savez que le fait de couper en deux un territoire est un des facteurs qui impacte le plus la biodiversité ; on appauvrit la biodiversité biologique des populations.

R1

M. KRATTINGER

Je vais répondre à une question. La Départementale 457, c'est le département qui s'en occupe. Si on doit l'aménager depuis le carrefour de la Vaugine jusque dans la côte d'Andelarre, on ne sait pas où passer. Et, pour une distance plus faible, cela coûterait beaucoup plus cher que le projet actuel. Ce projet est beaucoup plus compétitif que celui consistant à améliorer la déviation Ouest actuelle, en particulier le barreau qui va de la Vaugine au giratoire du Durgeon, du Durgeon au giratoire de Noidans où tout le monde patiente tous les jours et, ensuite, à traverser pour aller rejoindre la côte d'Andelarre. Par ailleurs, cette déviation va dans l'autre sens parce que ce contournement est beaucoup, beaucoup, beaucoup plus long que ce qui est proposé aujourd'hui.

Précision de M. DOLLAT

Je vais apporter quelques éléments complémentaires sur la précision apportée par le Président. J'avais rappelé en introduction les objectifs de cette déviation Est. Il s'agit d'améliorer les circulations sur la RN 19 dans la traversée de Vesoul. En travaillant uniquement sur le tronçon Ouest, on ne résout pas ces problèmes de circulation dans la traversée de Vesoul. C'est un des premiers éléments. Cela ne répond donc pas à l'objectif qui a été fixé. C'est vrai que les coûts seraient sans doute assez voisins de ceux qui, aujourd'hui, permettent de faire

cette déviation Est de Vesoul. Cela nous conduit à présenter plutôt ces fuseaux sur cette partie Est de la déviation de Vesoul.

Concernant les autres questions que vous posez, je pense qu'il faudrait les sérier quitte à en prendre plusieurs au fur et à mesure. Sur le volet réglementaire, ce projet est bien sûr soumis à la réglementation et fera l'objet d'études d'impacts approfondies, y compris par rapport à la démarche d'éviter, de réduire et de compenser. Elle a également été rappelée dans la loi biodiversité. Dorénavant, tous les aménageurs doivent démontrer que ces différentes étapes ont été étudiées.

Par rapport à l'étude socio-économique à laquelle vous faites allusion, nous sommes dans la phase d'utilité publique. L'enjeu est l'utilité publique. Nous ne sommes pas sur des projets très importants de type LGV dans lesquels on rentre dans le détail des indicateurs socio-économiques selon les options.

Q2 M. LAZZARONI, habitant de Vallerio-Lorioz, riverain.

Je suis Lorivalien donc riverain et également propriétaire concerné pour les passages A, B et C. Je tiens tout d'abord à signaler que mon épouse et moi-même, nous adhérons pleinement à ce projet visant à décongestionner et contourner Vesoul. J'aurais trois remarques à faire simplement sur le secteur Vallerio-Lorioz. Ce giratoire a été construit sur une zone où la nappe phréatique est à un niveau extrêmement proche du sol. Cela explique le rehaussement du giratoire. Je prends pour exemple les jours de pluie où c'est inondé. Le giratoire est même inondé par moments. Mais je suppose qu'on a pensé à ce troisième collecteur d'eau qui va arriver par l'intermédiaire des projets A, B ou C. Deuxièmement, Vallerio-Lorioz est réputée pour ses friches mais très peu pour ses bonnes terres cultivables. C'est ce secteur qui est impacté à l'heure actuelle. Mais je suppose également que vous verrez avec les agriculteurs dans un second temps, c'est ce que j'ai cru comprendre. Je voulais faire une troisième remarque. Le lieu-dit de la Grange Besson qui fait partie intégrante de Vallerio-Lorioz va être séparé de ce village. Le tracé passe entre les deux. Mais je suppose que, comme à Andelarrot, nous subissons également à Vallerio le matin et le soir des passages de véhicules lourds et légers qui engendrent des problèmes dans le village. Seuls les convois exceptionnels respectent la vitesse. Ma question est très simple. Est-ce qu'il existerait éventuellement pour les propriétaires des échanges possibles au lieu d'indemnisations ?

R2

M. DOLLAT

Concernant la question spécifique du giratoire de Vallerio avec les problèmes d'inondation réguliers qui peuvent être rencontrés. Là encore, comme tout projet routier, il y aura des études plus détaillées de tous ces enjeux d'évacuation des eaux pluviales. Nous devons bien sûr les intégrer dans la réflexion globale de l'aménagement. Sur la question des échanges de terrain, il est vrai qu'il y a déjà eu un aménagement foncier sur le secteur. Il faudra donc voir quelles sont les solutions possibles et s'il faudra procéder à un nouvel aménagement foncier à l'occasion de ce nouveau projet. Mais il y a des possibilités d'échanges qui seront discutées localement dans un second temps. Cela fait partie des réflexions sur l'acquisition foncière qui sera rendue nécessaire par ce projet.

Q3 M. GALMICHE, maire de Colombier

J'ai une demande. Cette déviation sera faite d'ici une dizaine d'années. Nous avons un ouvrage difficile à passer sur Colombier ; il est à une hauteur de 3,80 mètres. Les accidents sont récurrents. Il y a également une zone accidentogène au niveau du cimetière. Il y a encore eu un accident il y a 15 jours. Je demanderai donc que l'axe Vesoul-Luxeuil et Luxeuil-Vesoul soit mis hors gabarit afin que les poids lourds y soient interdits.

(Pas de réponse ou de remarque de la part des intervenants)

Q4 M. BALLESTER, habitant du village de La Demie

Je souhaite faire une remarque par rapport aux études de trafic. On nous dit qu'elles datent de 2010-2012 avec des projections à 2025. J'aimerais savoir si ces évaluations de trafic ont été mises à jour puisque nous sommes à mi-parcours en 2017. On annonçait des flux de trafic doublés pour les poids-lourds : sont-ils effectifs aujourd'hui ? J'ai une deuxième remarque. Le comité technique qui a été mis en place pour la précédente étude avait établi un rapport faisant apparaître que la traversée de Vesoul était problématique aux heures pendulaires, c'est-à-dire de bureau : entre 7 et 9 heures le matin et entre 17 et 19 heures le soir. Il indiquait un ralentissement de cinq minutes sur l'axe de la rocade Ouest. Je me demande si, pour un délai de 5 minutes, la dépense de 100 millions d'euros est bien justifiée.

R4

M. DOLLAT

Il y a eu une question concernant l'évaluation des trafics et leur mise à jour. Je vous rappelais que nous avons fait ces études de trafic en 2010-2012. Il est prévu dans les études préalables à la prochaine enquête publique de réactualiser ces études. Nous n'avons pas de suivi régulier car ce sont des études qui coûtent cher. Il est prévu de les engager plutôt entre 2017 et 2018 pour alimenter le dossier d'étude d'impacts qui permettra de conduire la déclaration d'utilité publique. Vous évoquiez un ralentissement d'uniquement 5 minutes sur la traversée de Vesoul qui ne justifierait pas, selon vous, un investissement aussi important. Je crois que la réponse ne concerne pas uniquement ces perturbations de 5 minutes sur l'échangeur de la Vaugine, par exemple. C'est plus globalement l'ensemble des nuisances générées sur l'agglomération de Vesoul. Il y a également des effets de ralentissement important de ce trafic sur l'ensemble de la RN 57. La part de poids-lourds est relativement importante et ils pourront préférentiellement utiliser cette déviation Est. Ce sont des premiers éléments de réponse. Il n'est pas uniquement question de gain de temps ; c'est plus globalement l'amélioration du cadre de vie de l'ensemble de l'agglomération de Vesoul et de sa capacité de développement.

Il ne s'agit pas de 100 millions, comme vous l'évoquez. Je rappelle que la version B présentée comme choix préférentiel tourne plutôt autour de 45 millions sur ce tronçon neuf. La partie réhabilitation évaluée autour de 15 à 20 millions pourra peut-être être revue. Vous savez qu'aujourd'hui, compte tenu des deniers publics, on cherche au maximum à optimiser le coût de ces travaux. C'est ce que nous ferons bien sûr à l'avenir.

Intervention dans le public de M. ROPION, conseiller municipal de Vesoul

Les 5 minutes d'attente dans les giratoires n'ont rien à voir avec la déviation parce que s'il y a des embouteillages dans Vesoul, c'est au moment des heures de pointe des Vésuliens. Cela ne changera donc pas ; ce n'est pas cela le problème. Mais, grâce à une déviation de 8 000 à 10 000 véhicules par jour dont beaucoup de poids-lourds, on va soulager 24 heures sur 24 la vie des Vésuliens. Pour ceux qui ne connaissent pas, je leur demande d'aller se promener au Grand Grésil, au Montmarin ou au Sabot de Froty pour voir de quoi il s'agit quand on parle de réduire les nuisances avec une diminution de 10 000 véhicules dont des poids-lourds.

Q5 M. MARTIN, maire honoraire de Colombier

La variante B semble la plus intéressante. Elle s'apparente d'ailleurs à la variante qui avait été retenue à la DUP du 2 février 2002. Par rapport à l'avenue Pasteur, on a constaté tout à l'heure qu'il y aurait une diminution de 60 % du trafic. Une fois que la déviation sera réalisée, que deviendra cette avenue Pasteur à Echenoz-la-Méline ? Ce ne sera plus une route nationale. Est-ce qu'elle sera déclassée en route départementale ? C'est ma première question. Ensuite, tout ce secteur représente un des poumons verts de l'agglomération vésulienne. Comment seront les rétablissements de loisirs de type randonnées ou VTT ? Par rapport au projet de l'agglomération vésulienne des zones d'activités au niveau de Valleriois-Lorioz, la variante B pourrait complètement délester cette zone d'activités. Préférons donc cette variante B.

R5

M. DOLLAT

A propos de l'évolution de la route qui sera sur l'avenue Pasteur à Echenoz-la-Méline. Le trafic baisserait de 60 %. Nous pourrions rendre à cette route un statut soit départemental soit communal ; nous discuterons de ce sujet avec les élus locaux.

Q6 Mme CHEVALTER, habitante de Vellefaux

J'ai vu tout à l'heure sur le plan que la source de La Demie avait été signalée. Dans l'enquête publiée dans le dossier disponible sur le site de la DREAL, la source de La Demie n'est pas référencée. Je me dis que c'est "chouette" que les études évoluent. En effet, la source de La Demie fournit tout de même aux habitants 90 % de leur consommation d'eau potable. Mais si je me trompe, n'hésitez pas à me rectifier car je n'aimerais pas donner de mauvaises indications. Si cette source arrive seulement maintenant, il y a peut-être un petit souci sur d'autres informations que nous n'aurions pas. Je ne veux pas être suspicieuse mais je le suis un peu tout de même. Je crois qu'il faut être en mode vigilance. Il y a beaucoup d'argent qui entre en jeu. Il y a peut-être des routes qui pourraient être aménagées maintenant. Je suis rentrée de Vesoul ce soir et j'ai vu qu'il y avait des travaux sur la route qui remonte du rond-point de Noidans en direction de Valleriois. À Echenoz, on refait aussi les routes. On

peut refaire, on peut améliorer, on peut aménager. Je crois que c'est aussi cela, la modernité. C'était une remarque.

R6

M. DOLLAT

Concernant la source de La Demie, le document qui a été mis à la concertation porte effectivement sur des études que nous avons réalisées à une date T. Les éléments complémentaires de la source que vous évoquez nous ont été communiqués par Madame le Maire. Nous avons demandé au bureau d'études de compléter ces investigations sur ce volet. Ce sera forcément intégré au moment des études complémentaires. Et il faudra prévoir des protections de cette ressource. Des aménagements permettent d'imperméabiliser, de récupérer les eaux pluviales et d'éviter de perturber le périmètre proche du captage de source. Le bureau d'études pourra peut-être apporter des éléments complémentaires sur ce point.

Remarque dans le public

J'ai travaillé dans une grande usine où j'ai fait ma carrière professionnelle. Ce sont les établissements Peugeot à Vesoul. Il peut y avoir parfois plus de 2 000 camions par jour. Aujourd'hui, il n'y a donc plus de questions à se poser : il faut vite réaliser ces travaux. Je pense que 2020, c'est déjà tard. On risque de voir notre entreprise s'affaiblir.

Q7 M. CORRADINI, Fédération de l'environnement de Haute-Saône

Ce projet de concertation nous propose quatre tracés qui se résument en quelque sorte à la même chose. Il faut choisir entre les quatre tracés, il faut choisir celui qui coûte le moins cher et celui qui est, a priori, le plus efficace. En tant que fédération, nous sommes d'abord force de proposition et pas là uniquement pour nous opposer. Il faut remettre les choses dans l'ordre.

Sur ce problème, on touche à un certain nombre de ressources stratégiques majeures. En premier lieu, comme Marc GOUX l'a évoqué, on touche à la ressource stratégique de l'alimentation en eau de toute l'agglomération de Vesoul. Vous êtes en plein dans le périmètre éloigné dans l'aire d'alimentation. Quel que soit le tracé, vous êtes systématiquement dans l'aire d'alimentation de toutes les sources qui alimentent l'agglomération de Vesoul. Il va donc falloir réfléchir à cette problématique.

Si on fait un calcul rapide, on va imperméabiliser 80 000 m². 80 000 m³ d'eau vont se déverser à hauteur d'une pluviométrie de 1 m³ par an et au m². C'est facile à calculer. Il va falloir absorber les 80 000 m³ qui vont être souillés. Là, on nous propose un report de pollution. C'est un premier point qu'il va falloir élucider. Je ne pense pas que le bassin de rétention soit suffisant pour épurer 80 000 m³ d'eau. C'est le premier point.

Ensuite, il y a un problème d'enjeu de consommation d'espaces agricoles et forestiers. Il y a eu un excellent reportage sur la Cinq et j'invite tout le monde à le parcourir. Il mettait en exergue qu'en France, on détruit et on imperméabilise 20 m² par seconde. Tout le monde se pose la question de savoir quand cela va s'arrêter. De toute façon, cela va s'arrêter dans 200 ans puisque nous n'aurons plus de surfaces cultivables utiles. Au rythme où on va aujourd'hui, c'est clair, net et précis. On a constaté une aggravation malgré la mise en place d'un laboratoire qui devait s'attaquer à la consommation des espaces agricoles sur la Franche-Comté. On attend le devenir de ces expertises. Mais depuis que cette commission a été mise en place il y a 5 ans, on voit que la consommation d'espaces agricoles continue à s'accroître. Il faudra peut-être qu'un jour, on nous donne des réponses qui puissent aussi convenir au monde agricole et aux enjeux environnementaux qui se présentent.

Il y a un autre aspect dont on ne parle jamais. On a l'habitude de travailler sur ce genre d'infrastructures ; ce n'est pas la première fois car ce sont des projets qui, malheureusement, correspondent à un modèle de développement. Aujourd'hui, on nous propose un modèle de développement mais on est incapable de nous en proposer un autre. Soit. Le modèle qu'on nous propose aujourd'hui, c'est d'abord de bouleverser la vie rurale. C'est le tracé B qui va être retenu, soyez-en certains. C'est toujours ainsi que cela se passe. Cela fait 20 ans que nous sommes sur ce type de dossiers. La DREAL a pour habitude de nous proposer 4 tracés. On en choisit un mais il est déjà choisi d'avance.

Ce tracé va supprimer 14 chemins, il va bouleverser la vie et traumatiser 8 exploitations agricoles. Il va causer évidemment d'innombrables préjudices. On ne parle jamais de cela. C'est tout de même un énorme problème. Nous sommes dans une société où on parle de plus en plus d'humanisme et on se rend compte qu'au quotidien, on ne se préoccupe absolument pas du devenir des populations qui sont impactées par ce type d'infrastructures, que ce soit des routes, des voies ferrées ou tout autre projet d'infrastructures. Ils impactent forcément le devenir des habitants sur le secteur concerné.

Et puis, il y a le dernier sujet mais il y en a bien d'autres. On n'a pas forcément le temps de tous les aborder aujourd'hui. Il y a un sujet qui est tout de même relativement prenant. À chaque nouvelle infrastructure, un appel d'air est créé en direction de la mobilité. Vous savez tous que la mobilité coûte très cher à notre collectivité. C'est la mobilité qui coûte le plus cher à l'ensemble de la collectivité nationale. Cette mobilité est malheureusement mutualisée auprès de l'ensemble de nos concitoyens à travers vos impôts. On ne se pose jamais la question de relocaliser l'activité. On en parle car on est en campagne électorale actuellement, mais vous n'entendez pas parler de relocalisation.

Sur un projet comme celui-là, si ces 80 millions d'investissement étaient injectés dans l'économie locale, combien d'emplois pourraient-ils créer ? On n'en parle jamais. C'est un vrai problème. On nous propose une orientation économique. Tout le monde parle de l'économie de proximité mais on n'en fait pas. C'est tout de même un projet qui soulève tout un tas de problèmes. Je fais un amalgame avec la déviation de Port-sur-Saône qui est en cours de construction.

R7

M. ANCIAUX

On vous entend bien, Monsieur. Aujourd'hui, on parle de la déviation Est.

Q7bis M. CORRADINI, Fédération de l'environnement de Haute-Saône

Mais c'est intéressant. C'est par rapport à ce que va coûter la déviation de Port-sur-Saône. Si vous injectez les 150 millions dans l'économie départementale, il n'y aura plus de chômeurs en Haute-Saône sachant qu'il y en a aujourd'hui 9 000. Il faut se poser cette question.

R7

M. CHRETIEN

Concernant la consommation de terres agricoles, j'aimerais donner deux chiffres. Cette route devrait consommer une dizaine d'hectares de terres agricoles. Dans l'agglomération de Vesoul, avec le Plan local d'urbanisme, nous avons supprimé des zones à urbaniser. Nous avons redonné des terrains aux agriculteurs que nous ne menaçons plus d'urbaniser. Nous avons supprimé 400 hectares de zones urbanisées que nous avons transformées en zones agricoles. Cela veut dire que l'on peut faire 40 déviations comme celles-là avant d'avoir un bilan négatif.

Je comprends bien qu'en Amazonie, il y ait un terrain de foot qui disparaisse tous les jours mais, dans l'agglomération, on a préservé 400 hectares de zones qui étaient prévues à l'urbanisation en zone d'activité et en zone d'habitat. Cela n'a pas été simple d'expliquer à chaque maire, les uns après les autres, que certaines zones destinées à des lotissements allaient être gardées en terrain agricole pour les cultivateurs. On leur a expliqué qu'il fallait commencer par rénover la ville sur elle-même avant d'aller consommer du foncier à l'extérieur.

La terre, c'est l'outil de travail des agriculteurs. Il est beaucoup plus compliqué de transformer une zone agricole en zone urbanisée que l'inverse. On a redonné de manière définitive aux agriculteurs 400 hectares de terres qui sont leur outil de travail. Je vous demande de comparer ces 400 hectares redevenus agricoles aux 10 hectares que nous allons transformer pour une route.

Je ne reviendrai pas sur l'utilité économique. Combien de fois ai-je entendu les Haut-Saônois nous dire : "On est une réserve d'Indiens ; quand est-ce qu'on va enfin nous connecter au monde extérieur ?". Pour une fois qu'on a l'occasion de le faire, je pense qu'il faut que tout le monde soit derrière.

La Haute-Saône, c'est 5 000 km² et on parle ici de 10 hectares. Dans ces 5 000 km², il y a des zones magnifiques qui vont des 1 000 étangs à la vallée de la Saône qui sont préservées et protégées. Je sais de quel côté l'équilibre entre les deux penche.

M. KRATTINGER

Je ne partage pas la totalité de ce qui a été dit sur l'économie. J'ai l'occasion de rencontrer énormément de chefs d'entreprise. Ils nous disent exactement l'inverse de ce qui vient d'être dit. Ils affirment avoir besoin d'infrastructures pour que leurs entreprises soient facilement accessibles et tout le temps. Ils disent avoir besoin d'infrastructures et de se déplacer : se déplacer vers des villes plus grandes, se déplacer vers des pays étrangers, se déplacer vers d'autres entreprises du même groupe ou d'autres groupes.

Je crois que la question de l'emploi ne peut pas être traitée de cette façon. Aujourd'hui, nous avons beaucoup plus de problématiques liées à la formation et à l'adaptation à l'emploi des gens qui n'en ont pas face à de nombreuses entreprises qui, en Haute-Saône, en cherchent. Il faut faire attention, on ne peut pas déplacer les millions, comme cela, d'un point à un autre.

Mais les dépenses réalisées sur les infrastructures ne sont pas faites pour rien. Je le dis clairement. Aujourd'hui, nous sommes dans un enjeu d'accessibilité au chef-lieu de notre département en venant de tous les points qui l'entourent. On travaille sur la RN 57 au Sud et également au Nord par la déviation de Saulx. On travaille avec l'État sur la RN 19 à la sortie de Lure en venant jusqu'à Amblans et en faisant des remembrements d'Amblans, de Genevreville et de Pomoy pour préparer le Contrat de Plan suivant. On travaille sur la traversée de Vesoul pour protéger du bruit.

On travaille tous ensemble à Port-sur-Saône et c'est tout de même difficile d'expliquer qu'il ne faut pas faire Port-sur-Saône. L'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux demandent la déviation de Port-sur-Saône. Je ne peux pas dire que tout est simple. Ce n'est jamais simple. Mais, sans accessibilité, sans un flux Nord-Sud qui soit fluide et qui ne bute pas sur Vesoul comme c'est le cas aujourd'hui, nous perdrons des parts de marché pour les entreprises de Haute-Saône qui sont très tournées vers l'export. Ce n'est pas le Président de la Chambre de Commerce qui va dire le contraire parce qu'il connaît les chiffres encore mieux que moi.

Nous avons besoin de ce tronçon. C'est une nécessité, je le dis très clairement. Nous avons besoin que le bureau d'études et l'État soient attentifs aux demandes d'amélioration et de protection d'un certain nombre d'espèces ou d'espaces. Il faut bien sûr faire en sorte que ce projet ne soit pas nuisible.

Il faut bien sûr tenir compte de l'agriculture. Il faut bien sûr choisir, autant que faire se peut, un tracé qui pénalise le moins possible la profession agricole. C'est son vœu, c'est son expression. Ils me l'ont dit en Conférence agricole il y a quelques semaines. Les agriculteurs de Haute-Saône par leur Chambre d'Agriculture nous ont accompagnés très intelligemment et très habilement dans l'ensemble des projets qui ont été développés.

Il ne faut pas opposer les uns aux autres. Nous sommes tous aujourd'hui dans le même bateau et nous devons faire avancer le département. Il ne faut pas renoncer.

À ce niveau, nous ne pouvons pas changer les modèles économiques sur la planète. Chacun a ses convictions. Nous vivons dans un monde où nous devons intégrer un certain nombre de nécessités. Je ne souhaite pas aller vers des théories absolument générales qui, dans le cas présent, ne peuvent pas être défendues.

En effet, quand on prend la déviation Ouest, est-ce que l'on émet plus ou moins de carbone que lorsqu'on fera ce tronçon ? Je suis sûr qu'en faisant le tour, on fait plus de kilomètres, on s'arrête plus souvent, on accélère plus souvent, on monte la côte d'Andelarre, on passe des giratoires. C'est aussi beaucoup plus dangereux pour toutes les personnes qui sont sur la route et pour celles qui sont à côté.

Cette route n'est pas pénalisante. C'est une énorme amélioration pour l'agglomération vésulienne. Mais nous devons prendre en compte les remarques du terrain, notamment par rapport aux sources. C'est important. Mais on ne peut pas abandonner ce combat. Nous le menons tous ensemble pour la Haute-Saône. Lundi, je proposerai une délibération à l'Assemblée départementale en soutien à ce projet.

Je veux répondre à une question qui a été posée tout à l'heure car c'est à moi d'y répondre. Au-dessus de la RD 457, à l'endroit où elle rejoint la RD 474, la route de Gray, il y a effectivement besoin d'un échangeur complet. Nous sommes prêts à le faire. Mais si nous le faisons aujourd'hui, qu'est-ce qui va se passer ? Un certain nombre de gens vont passer par Frotey, par Navenne, au bas de Quincey pour remonter la côte et reprendre à droite au-dessus et repartir là-bas. Si on le fait maintenant, c'est mauvais. Mais dans le cadre de ce projet, nous le ferons et nous l'avons dit à l'État. Cela écartera de Vesoul un certain nombre de véhicules dont les véhicules apportant le plus de nuisances. C'est bien cela qu'il faut dire.

Ce projet présente d'énormes avantages en matière d'environnement par rapport à l'existant.

Intervention dans le public de M. ROPION, conseiller municipal de Vesoul

Je suis d'accord sur le fait que toute route nouvelle est un appel d'air. Il est donc très important que cette route ne soit faite que pour dévier ce qui doit l'être. Il ne faut surtout pas une route trop large, trop facile et trop rapide qui servirait d'aspirateur à des trafics nouveaux et supplémentaires. Dans cette logique, je soutiens aussi ce qu'a dit Monsieur le Maire de Colombier : dès que les déviations d'Amblans et de Pomoy seront réalisées, interdisons la RN 57 aux poids lourds entre Saint-Sauveur et Vesoul. Ils pourront passer par Lure et par d'autres villages qui sont entièrement déviés.

Q8 M. CHAVANNE, habitant d'Andelarre

Je voudrais resituer la déviation Est dans son contexte historique. Déviation Ouest existante comme déviation Est en projet, ce sont deux projets et deux réalisations qui sont l'œuvre d'un visionnaire qui a participé au travail de la commune de Vesoul et du Conseil municipal de Vesoul dans les années 70 et 80, Albert FERRY. Il a été le premier à mettre en place la déviation Ouest.

Je pense qu'aucun citoyen de l'agglomération d'aujourd'hui ne remet en cause la déviation Ouest et le barreau de la RD 457, à ceci près qu'il y a effectivement un certain nombre de goulots d'étranglement. La pollution sur cet axe est maximum avec une problématique d'altitude différenciée entre la ville de Vesoul et le plateau d'Andelarre. Il y a plus de 100 mètres de dénivelé entre ces deux points. Avec le flux permanent de poids lourds, cela représente des volumes de pollution chimique considérables mais également des volumes de pollution sonore inimaginables.

On a parlé du Sabot de Frotey. En été, il est impossible pour les gens du Sabot de Frotey de manger sur leur terrasse tellement le bruit est dérangeant. Il est impossible de dormir avec les fenêtres ouvertes en plein été, par exemple.

Pour en revenir au projet de déviation Est, Albert (?FERRY) l'avait déjà imaginé dans les années 70 et 80, ce n'est donc pas une idée nouvelle. C'est une idée qui a énormément d'avantages. Pour ne parler que des problèmes d'altitude, on est sur un plateau et on a très peu de dénivélés entre la RN 19 et la RN 57 au sud. À ce niveau, il y a infiniment moins de pollution chimique et infiniment moins de pollution sonore.

Je voudrais apporter un éclairage. L'ensemble de la RN 57, quand on vient du Nord de la France, est en deux fois deux voies. On parle d'une réalisation du barreau Est en deux fois une voie. Vous voyez un peu l'incongruité d'un projet en deux fois une voie qui serait fait pour les 50 années qui viennent. Vous imaginez la problématique même avec des secteurs permettant de doubler les poids lourds. On n'est pas du tout dans une perspective visionnaire favorisant l'économie. Il nous faut des routes qui soient performantes.

Je crois que tous les défenseurs de l'environnement seront d'accord pour une chose toute simple. Quand ils partent en vacances, très souvent et pour ne pas dire toujours, ils partent en voiture. Certains partent à vélo. Pour les prochaines années, il paraît même que certains partiront en tapis volant. Mais, pour le moment, ce n'est pas une réalité.

Si on veut favoriser l'économie, il faut penser à notre mono-industrie vésulienne et haut-saônoise Peugeot. Donnons à l'économie les moyens incontournables pour se développer.

R8

M. DOLLAT

Sur le fait de faire simplement une route en deux fois une voie et non pas en deux fois deux voies, le bureau d'études a rappelé les trafics possibles, c'est-à-dire 10 000 véhicules par jour. Pour ce type de trafic, il n'est pas nécessaire de passer en deux fois deux voies. Les simulations qui ont pu être faites jusqu'en 2050 démontrent des perspectives de développement qui ne justifient pas de faire deux fois deux voies.

Par contre, comme cela a été présenté, il est prévu de faire des voies de dépassement en assurant une bonne fluidité de ce réseau jusque bien au-delà de 2050.

Il est également important par rapport à l'impact sur les milieux de faire une voie qui soit juste adaptée au besoin. C'est ce que les études de trafic nous ont montré.

M. CHRETIEN

André CHAVANNE estime qu'une route en deux fois une voie ne sera pas suffisante. Il n'est pas facile de trouver une solution pour tout le monde.

C'est un tronçon de 6 kilomètres de deux fois une voie avec un créneau de dépassement. Relativisons les choses et allons à l'essentiel. Ne soyons pas hors sujet même si tous les sujets évoqués sont importants. Restons sur ce principe d'une déviation Est.

Q9 M. QUIVOGNE, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie

Nous avons une chance dans notre département, c'est d'être au cœur de l'Europe. Nous sommes à 200 km du Luxembourg et de la Belgique et à 150 km de la Suisse et de l'Allemagne. La seule chose qui ressort de toutes les études depuis que je travaille, c'est-à-dire depuis plus de 40 ans, ce sont les infrastructures. Nous sommes terriblement en retard dans notre département. Cela fait 50 ans qu'on parle de l'autoroute que je ne verrai pas. On a ici la chance de pouvoir faire une déviation et je pense que c'est une chose importante.

Je voudrais simplement attirer votre attention. Nous avons aujourd'hui 6 600 000 demandeurs d'emploi. On ne trouve personne sur le département de la Haute-Saône. Personne. Pourquoi ? Posons-nous la question. Les gens s'en vont, les jeunes s'en vont et ne reviennent pas. Nous avons besoin de ces infrastructures. Nous avons encore une chance terrible qui est que PSA n'ait pas encore pris la décision de partir. Cela pend au nez des Haut-Saônois. Je crois que l'État est là pour nous rappeler à l'ordre et pour s'occuper de l'environnement. Je crois que, pour tout ce qui concerne l'investissement pour le développement de notre département, on doit éviter de freiner à chaque

fois qu'il y a un projet.

Q10 Mme AUBRY, Conseillère départementale de Vesoul Est, Vesoul 2

Je voulais préciser que cette déviation allait de toute façon se faire. Le tracé B semble le plus approprié. Du point de vue économique, c'est important et vital pour notre département et pour son désenclavement. Si on veut être attractif, comme le disait le Président de la CCI, il faut laisser la possibilité aux entreprises de venir s'installer. Il faut faire en sorte de créer de l'emploi sur notre département.

C'est la variante la moins impactante au niveau environnemental et c'est également la moins chère. Je dirais ce soir que tous les feux sont au vert, que ce soit du côté de l'État ou du Département. Je voterai votre motion, Monsieur le Président, bien évidemment. Je pense que, sur de tels sujets, il faut absolument être unis. L'agglomération est d'accord ainsi que la ville. Je pense donc qu'il n'y a pas de questions à se poser et qu'il faut se dépêcher.

Il y a au moins 25 ans que l'on parle de cette déviation. C'est Bernard (?FERRY) qui l'avait portée lors des élections générales à l'époque. Et c'était déjà un peu ce tracé. Je pense donc qu'il faut rapidement acter ce tracé B et avancer car il y va de l'avenir et de la survie des entreprises de notre territoire.

R8bis, R9, R10

Mme LECAILLON

Je vais apporter quelques réflexions par rapport à ce qui vient de se dire. D'une part, le fait que le projet soit de nouveau inscrit dans un Contrat de Plan État-Région illustre bien la reconnaissance par l'État, mais aussi par les autres signataires, de l'intérêt général de ce projet. On parle d'intérêt général de ce projet mais cela ne veut pas dire qu'il doit se faire à n'importe quelles conditions. Et c'est là où je rejoins un certain nombre d'intervenants. Je voudrais rappeler que si, par rapport au premier projet, il y a eu un temps et des études complémentaires, c'est bien parce qu'il a fallu prendre en compte les évolutions législatives et réglementaires en matière de préservation de l'environnement. Ces études complémentaires ont permis de mieux le caractériser dans le souci d'essayer d'éviter, de réduire au maximum et de compenser les impacts, notamment par rapport à un certain nombre d'espèces protégées.

L'objet de la poursuite de la concertation qui va continuer à se dérouler est d'entendre l'ensemble des partenaires qui ont une connaissance pour essayer de faire en sorte que l'impact soit le moins important possible. Et on sait le faire pour un certain nombre de projets. Mais il faut bien dire que l'une des explications du retard pris dans l'élaboration du projet, c'est pour une meilleure prise en compte de ces sujets environnementaux.

L'autre point, pour avoir personnellement habité le long des routes, c'est que les riverains verront passer beaucoup moins de véhicules et notamment de poids lourds. En matière de sécurité et de tranquillité, ils ne pourront que s'en réjouir.

Il y a un dernier point sur lequel je voudrais insister. Un projet même d'intérêt général doit s'adapter à la caractéristique de l'agglomération. Vous remarquerez que le projet présenté n'est pas une autoroute ni une route en deux fois deux voies. Il s'agit de permettre par ce contournement d'avoir une circulation qui se fasse à 90 km/h. En évitant, pour 45 % du trafic, l'agglomération vésulienne, il sera de nature à améliorer nettement la situation des habitants mais aussi de tous ceux qui ne font que transiter.

R10bis

M. CHRETIEN

Marie-Dominique AUBRY dit qu'elle se fera, je ne dis pas cela. Moi, je dis que j'espère qu'elle se fera. Ce n'est pas pareil. J'espère qu'elle se fera. Et j'espère que nous serons tous derrière. J'espère que nous aurons trouvé tous ensemble des garanties pour qu'elle se fasse dans de bonnes conditions qui préservent les exploitations agricoles, le milieu naturel mais aussi les habitations. Je comprends aussi les habitants de La Demie qui sont préoccupés par cette affaire. Moi aussi, en tant que maire de Vesoul, je suis préoccupé par le bien-être de mes concitoyens. Au bout du compte, cela préservera aussi notre atout économique. Malgré tout, ces 6 petits kilomètres seront un atout supplémentaire pour l'attractivité de nos entreprises et pour les emplois, comme l'évoquait le Président de la Chambre de Commerce. Je crois qu'il est important de repositionner les choses telles qu'elles sont et à leur bonne place en fonction des priorités locales, nationales et européennes. Aujourd'hui, nous sommes dans une priorité locale et simplement locale.

Q11 Habitant de La Demie

Pour ce qui est de la pollution sonore, je vous rappelle qu'à La Demie il y a des habitants. À Neurey-lès-La-Demie, il y a aussi des habitants tout comme à Valleriois ou encore à Vellefaux.

On parle également de pollution chimique. On supprime de la pollution chimique pour Vesoul. Bravo pour vous. Tant pis pour nous. Je rappelle que tous les agriculteurs de la commune de La Demie sont en bio : 100 % bio sur une commune. Pour Vesoul et ces 400 nouveaux hectares, je n'en suis pas sûr.

S'il y a un problème quelque part, on le supprime, on ne le déplace pas. J'en suis désolé pour vous.

Je crois que Vesoul est assez bien doté au niveau du système de voies ferrées qui étaient encore utilisées par Peugeot il y a quelques années. Cela a été abandonné. Je vous laisse le soin de nous l'expliquer. Pourquoi ne pas les réutiliser ? Des industriels veulent s'installer : ils peuvent livrer sur beaucoup d'axes, notamment Remiremont, Gray puis Dijon.

R11

M. DOLLAT

Par rapport au bruit, les nouveaux projets routiers font l'objet d'une réglementation par rapport à ces enjeux. Il y aura effectivement une émergence de bruits créés par le trafic sur cette voie qui récupérera 10 000 véhicules par jour. Aux endroits où il y a une proximité d'habitation, des aménagements de type murs antibruit, comme celui qui sera construit sur le secteur du Sabot de Frotey, seront forcément mis en place pour que l'émergence des bruits respecte la réglementation.

M. CHRETIEN

On parle d'un tronçon de 6 kilomètres. Si vous pensez que c'est en s'opposant à ce tronçon de 6 kilomètres qu'on va favoriser le fret ferroviaire, je crois qu'on se met carrément le doigt dans l'œil. S'il suffit de bloquer cette route pour relancer le fret ferroviaire en Europe, chapeau ! Bravo ! J'applaudis !

Bien au contraire, le fret ferroviaire est un problème beaucoup plus compliqué que cette petite déviation de 6 kilomètres. Nous sommes là face à une route de 6 kilomètres. Imaginez quand l'autoroute va arriver entre Vesoul et Langres ! Là, je peux vous dire qu'on en a pour cinq générations !

Nous sommes tout de même sur une route de 6 kilomètres dans une agglomération de 35 000 habitants.

Imaginez quand le contournement de Lyon a été construit à l'époque ! J'aimerais donc que l'on relativise un peu les choses.

Je suis comme toi, Alain, je suis pour le fret ferroviaire, je suis pour qu'on mette des poids-lourds sur les voies ferrées. Mais est-ce que c'est en stoppant ce projet qu'on fera la promotion du fret ferroviaire ? Je pose la question. Je pose la question simplement, voilà. Et je laisse à chacun d'entre vous le soin de trouver une réponse à cette question. Ne soyons pas hors sujet. Nous sommes tous pour le fret ferroviaire. En effet, quand on voit ces camions à la file, les uns derrière les autres, sur les autoroutes, on se dit tous qu'ils seraient mieux sur les voies ferrées ! Nous sommes bien d'accord. Mais cela nécessite la massification du transport ferroviaire. On ne transporte pas un poids-lourd de temps en temps, une caisse de temps en temps, de Remiremont à Besançon. On transporte des convois entiers de 5 000 tonnes du Luxembourg au port de Fosse à Marseille. On transporte des convois de 5 000 tonnes du port de Mulhouse au port du Havre. Mais ce n'est pas ce tronçon de 6 kilomètres qui va permettre de résoudre cette problématique.

Q12 M. GOUX, animateur du Collectif SOS Loue et rivières comtoises

Je souhaite apporter une précision concernant la ressource en eau. La commune de La Demie est raccordée au réseau de Vesoul pour des raisons de sécurité suite à la sécheresse de 1976. La ville de Vesoul est raccordée au réseau du Breuchin pour des raisons de sécurité aussi. La nappe alluviale du Breuchin est surexploitée et passe chaque année en déficit de telle manière que c'est la rivière du Breuchin qui réalimente la nappe. C'est une nappe très importante et elle est stratégique pour le département de la Haute-Saône. On vit cette situation tous les étés. En cas de pollution accidentelle sur le Breuchin, on va se retrouver face à une pollution très importante de cette nappe stratégique.

Le problème de la protection de la ressource en eau, dans l'hypothèse où le projet B se ferait, mérite une grande attention. Ce n'est pas seulement, comme l'a dit Madame la Préfète, par rapport à la protection rapprochée de l'eau. Non, c'étaient les propos du sous-directeur de la DREAL. Pardonnez-moi, Madame. C'est bien la prise en compte de l'ensemble du périmètre de captage de la source de La Demie qui doit être protégé.

Comment va-t-on pouvoir protéger la source avec des émissions routières qui comportent des quantités de gaz dont des perturbateurs endocriniens ? Comment va-t-on faire pour ne pas les retrouver dans les années à venir ?

R12

M. CHRETIEN

Je suis d'accord sur la problématique de l'eau potable. Là aussi, les choses sont très claires : l'eau potable n'est pas impactée par ce projet. On a déjà des retours d'expérience sur le barreau de Frotey où on a déjà vécu des accidents impliquant des poids lourds transportant de l'essence. Yves KRATTINGER s'en rappelle et moi aussi. Tout a fonctionné à l'époque : les services de secours et les pompiers, les services de récolte des matériels. Rien n'a été perturbé dans le domaine naturel. On sait faire ce genre de choses. La ressource en eau de Vesoul autant que celle du Breuchin sont et seront protégées. Il ne s'agit que d'une route de 6 kilomètres.

M. DOLLAT

Sur le volet de l'eau, il est prévu de réaliser des bassins d'orage qui récupéreront un certain volume d'eau pluviale avec des abattements de pollution particulièrement importants. Là encore, il y a une autorisation de la loi sur l'eau par rapport aux rejets sur le milieu. Il y a bien sûr l'obligation de préserver cette ressource d'eau. On l'appliquera de façon exemplaire.

Q13 M. COMBE, exploitant à Echenoz-la-Méline

Mon voisin est aussi exploitant à La Demie. Nous n'avons pas été concertés par les techniciens. Ils ne sont pas venus voir les exploitants agricoles. Ils auraient dû le faire car nous pourrions leur enseigner des choses. Des travaux ont été faits dans la côte d'Andelarre il y a 2 ans. Personne n'a jamais compris pourquoi il n'y avait pas de route de Besançon à Gray. Effectivement, le trafic passe par Andelarrot, la commune où je suis exploitant agricole. Il y a eu un loupé.

Deuxièmement, la côte d'Andelarre a été refaite 5 ou 6 fois. Ils ont coupé 30 mètres d'arbres qui la retenaient. Les techniciens qui ont fait couper les arbres ont peut-être voulu assainir la route. En fait, les racines ne retiennent plus l'eau et la route "fout le camp" sans arrêt maintenant. Ce sont des erreurs des techniciens, une fois de plus. Troisièmement, il faut faire une route, certes, nous sommes d'accord. Il va y avoir une emprise et nous allons être touchés et impactés. Cela ne date pas d'aujourd'hui. Il y a eu le remembrement d'Echenoz et de Vallerois-Lorioz pour la construction du gros échangeur. Une emprise a été faite sur Vallerois-Lorioz. Le tracé est resté un moment, les pions sont restés un moment ; j'espère qu'on va en tenir compte pour le futur remembrement et pour ne pas reprendre encore du terrain qui a déjà été pris une fois. Est-ce que le remembrement va être gratuit pour les communes de La Demie et de Neurey-lès-La-Demie ? C'est une bagatelle qui coûte cher aujourd'hui aux éleveurs ; les taxes de remembrement sont élevées.

Ma troisième question concerne la route. J'ai fréquenté l'Allemagne qui passe de trois voies à cinq voies. Ce serait bien qu'on prévoie tout de même sur cette route un futur tracé en deux fois deux voies. Il faut le prévoir pour ne pas reproduire un impact avec les engins comme cela a été le cas le long de la ligne TGV.

J'ai pris aujourd'hui la route de Besançon pour aller voir mon fils. Les travaux pour le TGV étaient titanesques et on aurait pu les grouper avec le pont et la route pour tout faire en même temps. Cela aurait généré des économies.

Messieurs les élus, il faut tenir compte de l'économie parce que ça compte dans les budgets des familles, aujourd'hui.

Monsieur KRATTINGER, la route à 80 km/h est une vraie galère. On est plutôt à 70, voire 60 km/h. Je vous assure qu'il faut arrêter ces "conneries". On parle de pollution mais quand on est en 5ème à 110 km/h ou en 3ème à 80 km/h, la pollution est la même !

R13

M. KRATTINGER

Je vais commencer par la route à 80 km/h. Comme ce n'est pas une route départementale, mon pouvoir de police n'opère pas. Et c'est une route qui est sous tutelle de l'État. Moi aussi, quand je monte le matin, je suis comme vous, je suis à la vitesse que vous avez citée. Je confirme.

Vous avez évoqué la nécessité de faire un aménagement foncier, un remembrement. Quand l'État ou le Département font une déviation routière ou construisent une nouvelle infrastructure, si les acteurs locaux le demandent, nous sommes tenus de faire un remembrement. Le maître d'ouvrage est tenu de le financer à 100 %, y compris pour les voies qui bordent l'aménagement en question. C'est plus une difficulté technique et humaine parce qu'il faut beaucoup discuter. Mais cela ne peut pas être à la charge des acteurs locaux. C'est à la charge du maître d'ouvrage qui déploie beaucoup d'efforts et qui est, en l'occurrence, l'État. C'est donc à la charge de l'État.

L'opérateur, c'est le Département dans ce cas. L'État nous saisit pour faire l'aménagement routier, la déviation Est de Vesoul par exemple. Il nous sollicite pour faire le remembrement de telle ou telle commune. Et ce sont les acteurs locaux qui décident de faire un remembrement avec inclusion d'emprise ou non. Ce sont donc les acteurs locaux qui décident et c'est très bien. Sur ces dossiers, nous travaillons bien sûr avec les organismes agricoles et avec les agriculteurs du secteur.

Comme on l'a dit l'autre jour dans une réunion entre les partenaires, puisque nous cofinançons ces études, nous souhaitons que la question agricole soit abordée avant l'enquête publique. Ce sera le cas dans les temps qui viennent et sous plusieurs angles. Il y a ce que vous avez évoqué mais aussi les accès par des voies praticables aux différents espaces agricoles. La route pourrait être un obstacle à leur accès. Il faut le faire ; c'est indispensable. Pour la côte d'Andelarre, je regardais l'ingénieur et mes équipes qui sont là. Vous avez évoqué l'accrochage sur les pentes qui n'est pas solide. Il date de la création. Malheureusement, c'est très ancien. Ils peuvent vous le confirmer. Par contre, on revendique d'avoir coupé le bois. Cela faisait beaucoup d'hivernage sur cette route. On revendique d'avoir demandé à l'État son accord.

Nous voulions même que l'État mette un radar mais ce n'était pas facile. Il a mis un radar pédagogique. C'est effectivement une route extrêmement dangereuse pour ceux qui descendent et qui sortent de la trajectoire pour aller taper en face. Nous faisons donc tout pour qu'il y ait le moins possible d'accidents dans cette montée et dans cette descente. Ce sont surtout les voitures en descente qui perdent le contrôle. C'est effectivement un accrochage de certains anciens remblais qui n'est pas facile à reprendre sous circulation. Je ne veux pas faire d'ironie mais si on devait couper la 457 pour y travailler, il vaudrait mieux que la déviation Est et l'échangeur entre la 457 et la 474 soient effectifs. Honnêtement, si on la coupait complètement aujourd'hui, je ne sais plus du tout par où on pourrait faire passer le flux.

Mais vous avez raison de souligner cette difficulté car elle est réelle.

Avis

M. VIEILLE, maire d'Echenoz-la-Méline

Je voulais dire un mot sur ma commune. Echenoz compte aujourd'hui 5 000 habitants. Il est annoncé 60 % de réduction de trafic. Ce n'est pas le plus important. Comme je l'avais dit lors de la campagne électorale pour les élections départementales, le plus important est de désenclaver Vesoul et de fluidifier le trafic autour de Vesoul. Aujourd'hui, des travaux sont en cours sur la RN57 et sur la RN19. Il est urgent de fluidifier en faisant des travaux autour de Vesoul.

Si on veut que Vesoul continue à vivre, à se développer et ne régresse pas, il faut absolument passer par cette déviation. Je serais plutôt favorable au tracé B.

Q14 Intervenante

Par rapport au tracé B, je crois que le diagnostic n'est pas du tout à jour. En effet, il y a beaucoup d'éléments manquants : il y a la source, il y a une croix qui est protégée et il y a également la zone Natura 2000. Dans le sens d'éviter, de réduire et de compenser, je ne comprends pas pourquoi ce tracé est encore d'actualité.

Je pense qu'on le préfère non pas par rapport à son impact environnemental mais plus par rapport à son coût financier. Quand on aura pris en compte tous les éléments qui ne sont pas dans le dossier, le coût sera tout de même assez élevé.

De quand date le diagnostic de biodiversité, s'il vous plaît ? Il manque beaucoup d'éléments par rapport à des espèces protégées ; cela concerne d'ailleurs tous les tracés.

R14 ET CONCLUSION

Mme LECAILLON

J'ai indiqué les éléments tout à l'heure. Nous sommes ici sur une première épure. Au stade de la concertation, il est tout de même assez rare d'être sur des projets relativement précis. La phase suivante vise justement à réaliser des études préalables à la déclaration d'utilité publique pour constituer ensuite le dossier d'utilité publique.

Nous avons bien entendu les remarques et c'est l'objet de la concertation. Cette réunion publique s'ajoute aux différentes mentions qui ont été adressées directement à la DREAL ou qui ont été portées sur les cahiers disposés dans les différentes mairies concernées. Ensuite, à partir de ces éléments dont il sera dressé un bilan puisque c'est une procédure obligatoire, nous allons rentrer dans une finalisation et une précision du dossier.

On reviendra bien évidemment sur les sujets des aspects environnementaux. En effet, même s'il ne s'agit que de 6 kilomètres, pour construire une telle route et un tel ouvrage, il faut conduire un certain nombre d'enquêtes diverses et variées. Elles aboutiront à la constitution d'un dossier d'enquête publique.

Je répète que ces enquêtes publiques sont là pour que chacun puisse s'exprimer, soit de façon favorable, soit de façon défavorable. Souvent, les commissaires-enquêteurs prennent en compte les observations pour continuer à améliorer le projet.

Comme je l'ai dit tout à l'heure par rapport aux questions environnementales, s'il y a eu cet écart entre les premières études qui ont été menées et leur approfondissement pour que l'administration centrale et le ministère en charge des transports autorisent l'État régional à poursuivre le dossier, c'est bien parce qu'ont été pris en compte de nouveaux aspects législatifs réglementaires.

Je vous rappelle que vous avez jusqu'au 16 décembre pour faire parvenir vos observations. Sur cette base, nous allons rendre public le bilan de la concertation et poursuivre l'état d'avancement de ce dossier.

Si je puis me permettre, de la part du Président du Conseil départemental et du Député-Maire, je vous remercie pour votre participation à cette réunion publique qui nous a effectivement apporté un certain nombre d'éléments à prendre en compte dans la poursuite des travaux.

Merci beaucoup.



ANNEXE 4 : MOTIONS DES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Délibération du Conseil départemental



Département de la Haute-Saône

VESOUL, le 15 Décembre 2016

Direction générale
Secrétariat du Conseil départemental

Affaire suivie par : Danielle GUERRIERO
Tél. : 03 84 95 70 32 – Fax : 03 84 95 70 21
Mél : danielle.guerrero@haute-saone.fr

Madame Marie-Françoise LECAILLON
Préfète de la Haute-Saône
Préfecture de la Haute-Saône
B.P. 429
70013 VESOUL CEDEX

OBJET : Projet déviation Est RN57

PJ : Délibération de la séance du Conseil départemental du 12 décembre 2016

Madame la Préfète,

Je vous adresse ci-joint la délibération prise lors de la séance du Conseil départemental du 12 novembre 2016 concernant la position du Département de la Haute-Saône sur le projet de déviation Est de Vesoul (RN57) dans le cadre de la procédure de concertation publique organisée du 7 novembre au 16 décembre 2016.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Madame la Préfète, l'expression de ma considération distinguée.

Cordialement,

Le Président du Conseil départemental,

Yves KRATTINGER

HOTEL DU DEPARTEMENT
23 RUE DE LA PREFECTURE
BP 20349
70006 VESOUL CEDEX
Tél. : 03 84 95 70 70
Fax : 03 84 95 70 21
Mél. : direction-generale@haute-saone.fr

L'avenir se construit en Haute-Saône



**DEPARTEMENT
de la
HAUTE-SAONE**

**REGISTRE
DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DEPARTEMENTAL**

**EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
Réunion du 12 décembre 2016**

**DOSSIER N °2 :
INFRASTRUCTURES**

OBJET :

Position du Département de la Haute-Saône sur le projet de déviation Est de Vesoul (RN57) dans le cadre de la procédure de concertation publique organisée du 7 novembre au 16 décembre 2016.

**RAPPORTEUR :
M. KRATTINGER**

Pour extrait conforme
Pour le Président et par
délégation,
L'Attachée Principale,



Danielle GUERRIERO

L'An Deux Mille Seize, le 12 décembre à 14H15, le Conseil départemental s'est réuni à l'Hôtel du Département, après convocation légale en date du 30 novembre 2016, sous la présidence de Monsieur Yves KRATTINGER, Président du Conseil départemental.

Etaient présents :

Mme ARNOULD - Mme AUBRY - Mme BATHELOT - M. BLINETTE -
M. BURGHARD - Mme CHAUVELOT DUBAN - Mme COUTHERUT - Mme FAIVRE -
Mme FLEUROT - M. GAY - M. JUIF - Mme LAB - Mme MANIERE - M. MARIOT - M. OUDOT -
M. PELLETERET - Mme PEQUIGNOT - M. PULICANI - Mme RIGOLOT - M. SEGUIN -
M. SOMBSTHAY - M. THOMASSIN - M. TOULOT - M. WEYERMANN

Etaient absents excusés :

M. BURKHALTER	ayant donné pouvoir à	Mme PEQUIGNOT
Mme LIND	ayant donné pouvoir à	M. GAY
M. MORLOT	ayant donné pouvoir à	Mme ARNOULD
Mme EME	ayant donné pouvoir à	Mme LAB
Mme BONNARD	ayant donné pouvoir à	M. PULICANI
M. RIETMANN	ayant donné pouvoir à	M. OUDOT
Mme HAEHNEL	ayant donné pouvoir à	M. BURGHARD
Mme FRIQUET	ayant donné pouvoir à	Mme MANIERE
Mme RICHARDOT	ayant donné pouvoir à	M. BLINETTE

Après avoir entendu l'exposé du rapporteur,

Concernant le projet de déviation Est de Vesoul, dans le cadre de la procédure de concertation publique organisée du 7 novembre au 16 décembre 2016, le Conseil départemental, à l'unanimité, demande que la variante B soit retenue comme variante préférentielle pour les études techniques qui suivront la phase de concertation et qu'elle soit ensuite présentée par l'Etat comme solution retenue par le maître d'ouvrage pour l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Accusé de réception en préfecture
070-227000015-20161212-16_06926-DE
Date de télétransmission : 14/12/2016
Date de réception préfecture : 14/12/2016

Délibération du Conseil de la Communauté d'Agglomération de Vesoul

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE - DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAÔNE

Accusé de réception en préfecture
070-24700011-20161216-del_CC16_0078-
DE
Date de télétransmission : 16/12/2016
Date de réception préfecture : 16/12/2016

N° 78

EXTRAIT

du Registre des Délibérations du Conseil de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE VESOUL

L'AN DEUX MILLE SEIZE, le SEIZE du mois de DÉCEMBRE, le Conseil de la Communauté d'Agglomération de Vesoul s'est réuni à 18h30, Salle du Conseil Municipal de l'Hôtel de Ville de VESOUL après convocations légales adressées aux Conseillers le 8 décembre 2016.

Convocation affichée le : 8 décembre 2016

Effectif légal du Conseil de la Communauté : 50

Nombre de conseillers en exercice : 49

Présidence de Monsieur Alain CHRÉTIEN.

Etaient présents : M. DESHAYES représentant Mme CHAVANNE, M. POISOT, M. VIROT, M. CARMANTRAND, M. GALMICHE, M. BROUILLARD, M. EMANN, M. VIEILLE Mme DEMANGEON, M. BAUDOT, M. CATRIN, M. SCHIBER, M. ANCEL, M. COMBROUSSE, M. NORMAND, M. BOUDOT, Mme FALLICA, M. WADOUX, M. REGAUDIE, Mme MOINOT, M. CÊTRE représentant M. KALANQUIN, Mme MUNIER, M. CHARLES, Mme AUBRY, M. BALLESTER, Mme GOBETTI, M. OUDOT, Mme DEGALLAIX, Mme HAPPE, M. PINI, Mme MARTIN, M. FERRY, Mme RENET, Mme GRANDHAY, Mme BERNARDIN, M. BERNABE, M. ROPION, M. TUPIN, M. MICHEL

Etaient absents représentés : Mme BIDAUT (Pouvoir à M. WADOUX), M. CHANEZ (Pouvoir à M. CHRÉTIEN), M. BAPTIZET (Pouvoir à M. SCHIBER), M. LORTET (Pouvoir à Mme MUNIER), M. KIEBER (Pouvoir à M. OUDOT), M. DOISE (Pouvoir à M. FERRY), M. MENNETRIER (Pouvoir à Mme HAPPE)

Etaient absents : M. LEGAY, Mme MAIRE-DEXET

M. BOUDOT a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire, conformément à l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Concertation sur le projet de déviation Est de l'Agglomération de Vesoul

Motion

La déviation Est de Vesoul, envisagée depuis plusieurs décennies, doit relier le barreau de Frotey (RD919) au giratoire de Vallerois-Lorioz (RN57).

Cette déviation permettrait de réduire la circulation dans la traversée de Frotey-lès-Vesoul et de Vesoul, au droit des quartiers du Montmarin et du grand Grésil.

Elle réduirait aussi de manière significative le trafic à différents points d'échange : le giratoire de la Vaugine, celui du Durgeon et celui de Noidans-lès-Vesoul souvent congestionnés aux heures de pointe.

La concertation préalable lancée par l'Etat s'est déroulée du 8 novembre au 16 décembre 2016 et doit permettre à chacun de donner son avis sur le principe de cette déviation et sur le choix d'un tracé parmi 4 hypothèses arrêtées par les services de la DREAL de Bourgogne – Franche-Comté.

L'Agglomération de Vesoul exprime un avis hautement favorable sur le principe de cette déviation et plus précisément sur la variante B du tracé.

D'une longueur d'environ 6 kilomètres et pour un coût estimé entre 40 et 45 millions d'euros, la variante « B » semble la plus pertinente. Elle permettra notamment de desservir la future ZAC d'Echenoz Sud et de répondre aux exigences des entreprises du territoire en particulier l'accompagnement et l'ancrage du centre mondial des pièces détachées de PSA.

Cette déviation devra être complétée par l'achèvement de l'échangeur RD474-RD457 en direction de Gray.

A l'issue de cette phase de concertation, l'Agglomération de Vesoul souhaite que l'Etat lance dans les meilleurs délais la procédure de DUP afin d'inscrire les travaux au prochain contrat de Plan Etat-Région 2020/2025.

Après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire, à la majorité (Contre : M. CATRIN et Abstention : M. NORMAND) :

- **Adopte les termes de la motion telle que présentée ci-avant.**

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ,
LE PRÉSIDENT

Alain CHRÉTIEN



Délibération du Conseil municipal d'Echenoz-La-Méline

VILLE
D'ECHENOZ-LA-MELINE



ARRONDISSEMENT VESOUL

CANTON VESOUL 1

EXTRAIT du Registre des délibérations du Conseil Municipal

L'an deux mil seize, le vingt et un du mois de novembre à dix-huit heures trente, se sont réunis dans le lieu ordinaire de leurs séances les membres du Conseil municipal de la Commune d'ECHENOZ-LA-MELINE, sous la présidence de Monsieur Serge VIEILLE, Maire d'ECHENOZ-LA-MELINE, dûment convoqués le neuf novembre deux mil seize.

Etaient présents : M. Serge VIEILLE Maire, M^{me} Anne GREGET 1^{re} adjointe, M. Jean-Michel ADREY 2^{ème} adjoint, M. Claude JACQUES 3^{ème} adjoint, M. Mario JERONIMO 4^{ème} adjoint, M^{me} Christine VAGNET 5^{ème} adjointe, M^{mes} Michèle DEMANGEON, Catherine JAY, M. René ROGNON, M^{mes} Maryse PAYEN, Karine BIOT-GOGUEY, M. Daniel REMY, M^{me} Sandra BADET, MM. Jean-Paul BACHELU, Yves BOLMONT, M^{me} Marie-Pierre BURKHALTER, M. Olivier CATRIN.

Formant la majorité des membres en exercice.

Procurations : M^{me} Evelyne VERNIER donne procuration à M. Claude JACQUES, M^{me} Françoise DUTNALL à M^{me} Maryse PAYEN, M. Bruno LIEGEON à M. René ROGNON, M. Killian DANIS à M^{me} Christine VAGNET.

Absent excusé : M. Jean-Marc BAUDOT.

Absente : Mme Eveline LACROIX.

Il a été procédé, conformément à l'article L.2121.15 du Code Général des Collectivités Territoriales à l'élection d'un secrétaire pris dans le Conseil.
Madame Karine BIOT-GOGUEY ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

OBJET :

MOTION CONCERNANT LA DEVIATION EST DE VESOUL

SEANCE DU 21 NOVEMBRE 2016

DELIBDIV03112016

Publiée le : 16 décembre 2016

Transmise au Représentant de
l'Etat le : 16 décembre 2016

M. le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte, et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'Etat.

Monsieur le Maire rappelle au Conseil Municipal que la déviation Est de Vesoul s'inscrit dans le cadre des réflexions menées sur l'ensemble de l'itinéraire RN57 entre Remiremont et Besançon depuis le début des années 2000.

A ce propos, un dossier et un registre sont à la disposition du public du 7 novembre au 16 décembre 2016. Les mélois peuvent y déposer leurs remarques et suggestions.

Monsieur le Maire invite le Conseil Municipal à se prononcer favorablement ou non en faveur de la déviation Est de Vesoul et de choisir parmi les quatre variantes proposées (A, B, C ou D), par le biais d'une motion.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré à la majorité des voix, adopte la motion proposée et retient par conséquent la variante B.

Mandate Monsieur le Maire pour en assurer l'exécution administrative et financière.

Fait et délibéré en séance, les jour mois et an que dessus. Ont signé au registre tous les membres présents.



Pour copie conforme,
LE MAIRE,

Serge VIEILLE.

Accusé de réception en préfecture
070-217002070-20161121-
DELIBDIV03112016-DE
Date de télétransmission : 16/12/2016
Date de réception préfecture : 16/12/2016

VILLE D'ECHENOZ-LA-MELINE



MOTION CONCERNANT LA DEVIATION EST DE VESOUL

La déviation Est de Vesoul, envisagée depuis plusieurs décennies, doit relier le barreau de Frotey (RD 919) au giratoire de Valleriois-Lorioz (RN 57).

Cette déviation permettrait de réduire la circulation dans la traversée de Frotey-lès-Vesoul et de Vesoul, au droit des quartiers du Montmarin et du grand Grésil.

Elle réduirait aussi de manière significative le trafic à différents points d'échange : le giratoire de la Vaugine, celui du Durgeon et celui de Noidans-lès-Vesoul souvent congestionnés aux heures de pointe.

Cette déviation pourrait desservir la future ZAC d'Echenez Sud.

La concertation préalable lancée par l'Etat s'est déroulée du 8 novembre au 16 décembre 2016 et doit permettre à chacun de donner son avis sur le principe de cette déviation et sur le choix d'un tracé parmi par 4 hypothèses arrêtées par les services de la DREAL de Bourgogne – Franche-Comté.

La Commune d'ECHENOZ-LA-MELINE exprime un avis favorable sur le principe de cette déviation et plus précisément sur la variante B du tracé.

D'une longueur d'environ 6 kilomètres et pour un coût estimé entre 40 et 45 millions d'euros, la variante « B » semble la plus pertinente. *Pour rappel, elle permettra notamment de desservir notre future ZAC d'Echenez Sud* et de répondre aux exigences des entreprises du territoire en particulier l'accompagnement et l'ancrage du centre mondial des pièces détachées de PSA.

Cette déviation devra être complétée par l'achèvement de l'échangeur RD 474-RD 457 en direction de Gray.

A l'issue de cette phase de concertation, la Commune d'ECHENOZ-LA-MELINE souhaite que l'Etat lance dans les meilleurs délais la procédure de DUP, afin d'inscrire les travaux au prochain contrat de Plan Etat-Région 2020 / 2025.



LE MAIRE,

Serge VIEILLE.

A noter :

*Captage d'eau desservant la Commune de la Demie non mentionné.
Présence du grand-duc et du grand corbeau nichant dans les carrières.*

Délibération du Conseil municipal de Navenne



MOTION concernant la déviation Est de VESOUL

Le conseil municipal de Navenne réuni en commission a étudié le dossier de concertation de la déviation Est de Vesoul et apporte les remarques suivantes :

- Il est indispensable que le croisement de la RD 457 et RD 474 soit inclus dans le périmètre d'étude. Le contournement Est doit pouvoir faciliter les flux de véhicules en provenance de Gray et de Dijon en direction de Nancy, Belfort, Lure...Ainsi que dans le sens inverse. Cet échangeur doit être inclus dans les travaux de la déviation EST.
- Afin de dissuader les usagers hors gabarit d'emprunter la RN 57 (passage sous voie de Colombier) depuis le contournement EST, une signalétique efficace devra être installée à l'échangeur RD419/RN19 afin de diriger ces véhicules en direction de Lure pour rejoindre la RN 57 par la RD 64 /Lure-Luxeuil les Bains. La traversée de Frotey les Vesoul par la RN19 en direction de la RN57 serait ainsi soulagée de ce trafic. La réciproque devra également être réalisée à partir de l'échangeur RN57/RD64 de Saint Sauveur en Direction de Lure.
- L'étude prend en considération l'itinéraire des convois exceptionnels mais oublie qu'un très grand nombre de ces convois empruntent encore la RD 13 et notamment les transports de bateaux en provenance du Nord de l'Europe.
- De la même façon, les comptages automatiques effectués du 27 avril 2010 au 3 mai 2010 ne peuvent pas tenir compte des périodes d'été et des périodes de vacances d'hiver où le trafic de transit augmente de façon importante avec le passage toujours sur la RD 13 des touristes en provenance du Bénélux et de Lorraine.
- Malgré l'interdiction des poids lourds sur cette même route, un grand nombre de camions en transit y circule. On suppose qu'une des causes est due aux parcours conseillés par les GPS.

En ce qui concerne les tracés proposés :

Le tracé D est à éliminer d'office avec aucune logique et que des contraintes.

Le tracé A concerne directement la commune de Navenne. Il emprunte la forêt de Navenne. Il frôle et parfois emprunte la zone de protection rapprochée du captage des sources de Navenne desservant près de 1 800 habitants.

Les contraintes techniques, financières, de maintenance et d'entretien d'un viaduc long de 500 m sont trop importantes. Le conseil municipal estime qu'il faut abandonner ce tracé.

Le tracé C apporte beaucoup plus de points négatifs concernant le paysage, l'agriculture et la sylviculture (trop de contraintes). Comment les communes de La Demie et Neurey-les-la Demie pourraient-elles accepter ce tracé en l'état...

Le tracé B est le plus cohérent et présente le moins de contraintes et nuisances. Les mesures d'évitement et de réduction sur la biodiversité sont cohérentes et réalisables

Le conseil municipal se prononce unanimement sur le tracé B et réitère sa demande d'inclure l'étude et la réalisation d'un échangeur RD 474 / RD 457 pour permettre d'effectuer un contournement total de l'agglomération vésulienne quel que soit l'axe des provenances des trafics.

La présente motion sera annexée au registre de concertation.



Délibération du Conseil municipal de Frotey-lès-Vesoul



Commune de FROTEY-lès-VESOUL

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Département de Haute-Saône

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Délibération n° : 66

Séance du : 14 décembre 2016

Objet : RN57 - Déviation Est de Vesoul : Motion

Nombre de conseillers en exercice : 15

Date de convocation : 8 décembre 2016

Date d'affichage : 16 décembre 2016

Le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Monsieur Jean-Marie SCHIBER, Maire.

PRÉSENTS : JM. SCHIBER - C. TARY - JP. CREUSOT - B. SAUVAGE - ML. HAAZ - L. LAMAY - B. FOLLEY - R. DEVOILLE - L. PORTA - C. FIEUTELOT - A. KEUSCH - M. PERNOT - P. VALLI - JM. JAVAUX - C. CLEMENCELLE

POUVOIR : A. KEUSCH (pouvoir à Mr C. TARY)

ABSENTS EXCUSÉS : A. KEUSCH

Mme Lucie LAMAY a été nommée secrétaire de séance.

Le Conseil Municipal de Frotey-lès-Vesoul réuni en séance du 14 décembre 2016 a pris connaissance du dossier de concertation de la « RN 57 - déviation Est de Vesoul ».

Ce projet de déviation permettra de réduire une partie du trafic supportée par la Commune de Frotey-lès-Vesoul sur la section de la RN19 qui traverse le secteur du quartier du Sabot.

Le Conseil Municipal souhaite, une nouvelle fois, appeler l'attention des pouvoirs publics sur les aspects de sécurité routière en particulier sur le secteur d'approche à l'échangeur RN57/RN19.

Confronté à l'augmentation du trafic et des flux internationaux, nationaux, et locaux, il demande, dès l'ouverture de cette nouvelle voie, l'interdiction du trafic de transit Poids-lourds sur la RN57 entre Luxeuil et Frotey-lès-Vesoul et qu'ils soient dirigés dès Luxeuil vers la RD64 à 2x2 voies en direction de Lure, puis sur les RN19 et RD919 et vice-versa.

La Commune exprime un avis très favorable sur le principe de cette déviation, elle retient le tracé de la variante B.

A l'issue de cette phase de concertation, la Commune souhaite que l'Etat lance la procédure de DUP dans les meilleurs délais afin d'inscrire les travaux au prochain contrat de Plan Etat-Région 2020/2025.

Nombre de votants : 15

Vote : 10 Pour - 5 abstentions (Mmes FIEUTELOT-PORTA, Mrs PERNOT-SAUVAGE-CREUSOT)

Fait et délibéré les jours, mois et an que dessus. Ont signé au registre tous les membres présents.

Extrait certifié conforme au registre des délibérations du Conseil Municipal.

Accusé de réception en préfecture
070-217002617-20161214-DE2016-66-DE
Date de télétransmission : 16/12/2016
Date de réception préfecture : 16/12/2016

Le Maire,

Jean-Marie SCHIBER



Délibération Neury-lès-la-Demie

REPUBLIQUE FRANCAISE Département de la Haute-Saône		
Nombre de membres		
Afférent au conseil	En exercice	Qui ont pris part à la délibération
11	10	10
Date de la convocation 02/12/2016		
Date d'affichage 14/12/2016		

Délibération du conseil municipal De la commune de Neurey-Lès-La-Demie Séance du 09 décembre 2016

Envoyé en préfecture le 14/12/2016

Reçu en préfecture le 14/12/2016

Publié le 14/12/2016
DOI: 575210063813-20161209-1645-DE

L'an deux mille seize le 09 décembre à vingt heures trente, le conseil municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Madame Sabrina FLEUROT.

Présents : Gérald CRESSIER, Sabrina FLEUROT, Dominique HEZARD, Lionel JASSEY, Frédéric TROUTOT, Aurélien MONGEY, Frédéric SAINTY Aurélien LOCATELLI, Laurent CHEVILLARD, Mickaël BAUGEY.

Absent :

Absents représentés : Aurélien LOCATELLI (SAINTY F.) Frédéric TROUTOT (Gérald CRESSIER)

Monsieur Lionel JASSEY a été désigné secrétaire de séance.

Objet : 16-45- Projet de déviation Est de Vesoul. Avis du conseil municipal

Le maire rappelle que la DREAL Bourgogne-Franche Comté organise et conduit depuis le 07 novembre et jusqu'au 16 décembre la procédure de concertation publique du projet de Déviation EST de VESOUL.

En tant que collectivité directement impactée par ce projet, la commune entend faire valoir, dans le cadre de cette concertation, sa position sur le choix de la variante de tracé à retenir en vue de la future mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Quatre variantes de tracés (A, B, C, et D) sont présentées dans le dossier de concertation de l'Etat.

La variante B, d'une longueur de 5,45 Km pour un coût évalué entre 40 et 45 M€ TTC présente le tracé routier le plus confortable en terme de géométrie ; Il passe à l'Ouest de la Commune de La Demie, avec peu d'incidences sur les habitats d'intérêt communautaire et sur l'environnement en général. Il rejoint la RN 57 au niveau du carrefour giratoire de VALLEROIS LORIOZ.

Cette variante est pour le conseil municipal à la majorité des membres présents et représenté (1 Abstention) le meilleur tracé projeté.

Le conseil municipal partage donc les conclusions de l'Etat en faveur de la variante B, et demande que celle-ci soit retenue comme variante préférentielle pour les études techniques et qu'elle soit présentée par l'Etat comme solution retenue par le maître d'ouvrage pour l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Pour copie conforme

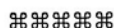
Le Maire,
Sabrina FLEUROT



Délibération du Conseil municipal de Vesoul – proposition du groupe « Vesoul autrement »

REPUBLIQUE FRANCAISE – DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAONE

VILLE DE VESOUL



Accusé de réception en préfecture
070-217005503-20161212-DEL-2016-104-DE
Date de télétransmission : 15/12/2016
Date de réception préfecture : 15/12/2016

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Délibération n° 104

L'AN DEUX MILLE SEIZE, le DOUZE du mois de décembre, le Conseil Municipal de la Ville de Vesoul s'est réuni à 19 H 00, au lieu ordinaire de ses séances, après convocations légales adressées aux Conseillers Municipaux le 6 décembre 2016.

Nombre de conseillers en exercice : 33

Présidence de Monsieur Alain CHRÉTIEN, Maire

ETAIENT PRESENTS : M. CHRÉTIEN - Mme AUBRY - M. BALLESTER - Mme HAPPE - M. FERRY - Mme GOBETTI - M. OUDOT - Mme DEGALLAIX (jusqu'à la délibération n° 130) - M. MENNETRIER - Mme BERGEZ - Mme BERNARDIN - Mme FIDON - M. GARNIER - M. GARNIRON - Mme GIBOULOT - Mme GRANDHAY - M. KIEBER - M. MARC - Mme MARTIN - Mme MAUCHARD - M. MENDES-EVARISTO - M. PINI - Mme RÉNET - M. BERNABÉ - Mme CHARMY - M. MORLOT - Mme COLLINET - M. ROPION - M. TUPIN - M. MERCIER.

ABSENTS REPRESENTÉS : M. DOISE (a donné pouvoir à M. OUDOT) - M. LEGAY (a donné pouvoir à M. CHRÉTIEN)

ABSENTES : Mlle MAIRE-DEXET - Mme DEGALLAIX (à partir de la délibération n° 131)

Mme Marie-Dominique AUBRY a été désignée pour remplir les fonctions de secrétaire, conformément à l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales.

MOTION relative au projet de déviation Est de Vesoul

Proposition du groupe « Vesoul autrement »

Le 9 décembre 2016, le groupe « Vesoul autrement » a transmis à Monsieur le Maire, une demande pour déposer une motion pour le Conseil Municipal du 12 décembre 2016. Cette motion concerne le projet de déviation Est de Vesoul. Monsieur le Maire, préalablement à l'examen de la motion, a recueilli l'unanimité des membres présents pour soumettre ce point à l'assemblée.

Le texte de la motion proposée est le suivant :

Le projet de dévier l'agglomération vésulienne par l'Est est un projet dont on parle depuis près de 40 ans. Ce projet s'inscrit dans le cadre plus large des liaisons Nord-Sud entre Besançon et Remiremont via la RN57, et Est-Sud entre Belfort et Besançon.

Ce projet de déviation est un enjeu majeur pour Vesoul et son agglomération tant en termes de diminution du trafic et des nuisances qui l'accompagne, qu'en termes d'aménagement. En effet, ce barreau viendra favoriser les projets de développement économique et soutenir les entreprises du secteur en leur offrant une desserte facilitée vers d'autres territoires.

A l'horizon 2025, ce sont environ 10 000 véhicules/jour qui sont prévus sur ce nouvel axe.

Ce dossier a été relancé par l'Etat et figure au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 afin de financer les études et les acquisitions foncières.

Il donne lieu jusqu'au 16 décembre 2016 à une concertation publique qui permettra de faire un choix parmi les variantes proposées et d'affiner un scénario. Cette concertation est un préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'enquête publique qui suivra.

Aujourd'hui il s'agit de soutenir ce projet d'importance pour Vesoul dans le cadre de la concertation. Aussi, le groupe Vesoul Autrement et les élus de la commune de Vesoul :

- affirment leur volonté de voir aboutir le projet de déviation Est de l'agglomération vésulienne.

Le conseil Municipal, entendu cet exposé, et après avoir délibéré à l'unanimité des membres présents approuve la motion.

AINSI FAIT ET DELIBERE

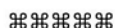
Le Député-Maire
Président de l'Agglomération,


Alain CHRÉTIEN

**Délibération du Conseil municipal de Vesoul –
proposition du groupe « Vesoul, c'est vous »**

REPUBLIQUE FRANCAISE – DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAONE

VILLE DE VESOUL



Accusé de réception en préfecture
070-217005503-20161212-DEL-2016-103-DE
Date de télétransmission : 15/12/2016
Date de réception préfecture : 15/12/2016

**EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

Délibération n° 103

L'AN DEUX MILLE SEIZE, le DOUZE du mois de décembre, le Conseil Municipal de la Ville de Vesoul s'est réuni à 19 H 00, au lieu ordinaire de ses séances, après convocations légales adressées aux Conseillers Municipaux le 6 décembre 2016.

Nombre de conseillers en exercice : 33

Présidence de Monsieur Alain CHRÉTIEN, Maire

ETAIENT PRESENTS : M. CHRÉTIEN - Mme AUBRY - M. BALLESTER - Mme HAPPE - M. FERRY - Mme GOBETTI - M. OUDOT - Mme DEGALLAIX (jusqu'à la délibération n° 130) - M. MENNETRIER - Mme BERGEZ - Mme BERNARDIN - Mme FIDON - M. GARNIER - M. GARNIRON - Mme GIBOULOT - Mme GRANDHAY - M. KIEBER - M. MARC - Mme MARTIN - Mme MAUCHARD - M. MENDES-EVARISTO - M. PINI - Mme RÊNET - M. BERNABÉ - Mme CHARMY - M. MORLOT - Mme COLLINET - M. ROPION - M. TUPIN - M. MERCIER.

ABSENTS REPRESENTÉS : M. DOISE (a donné pouvoir à M. OUDOT) - M. LEGAY (a donné pouvoir à M. CHRÉTIEN)

ABSENTES : Mlle MAIRE-DEXET - Mme DEGALLAIX (à partir de la délibération n° 131)

Mme Marie-Dominique AUBRY a été désignée pour remplir les fonctions de secrétaire, conformément à l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales.

MOTION relative au projet de déviation Est de Vesoul

Proposition du groupe « Vesoul, c'est vous »

En vertu de l'alinéa 4 de l'article L 2121-29 du Code Général des Collectivités Territoriales qui autorise le Conseil municipal à émettre des vœux sur tous les objets d'intérêt local, Monsieur CHRÉTIEN, rapporteur, propose au Conseil municipal une motion relative au projet de déviation Est de Vesoul.

Monsieur le Maire, préalablement à l'examen de la motion, a recueilli l'unanimité des membres présents pour soumettre ce point à l'assemblée.

Le texte de la motion proposée est le suivant :

La déviation Est de Vesoul, envisagée depuis plusieurs décennies, doit relier le barreau de Frotey (RD919) au giratoire de Vallerois-Lorioz (RN57).

Cette déviation permettrait de réduire la circulation dans la traversée de Frotey-lès-Vesoul et de Vesoul, au droit des quartiers du Montmarin et du grand Grésil.

Elle réduirait aussi de manière significative le trafic à différents points d'échange : le giratoire de la Vaugine, celui du Durgeon et celui de Noidans-lès-Vesoul souvent congestionnés aux heures de pointe.

La concertation préalable lancée par l'Etat s'est déroulée du 8 novembre au 16 décembre 2016 et doit permettre à chacun de donner son avis sur le principe de cette déviation et sur le choix d'un tracé parmi 4 hypothèses arrêtées par les services de la DREAL de Bourgogne – Franche-Comté.

La Ville de Vesoul exprime un avis hautement favorable sur le principe de cette déviation et plus précisément sur la variante B du tracé.

D'une longueur d'environ 6 kilomètres et pour un coût estimé entre 40 et 45 millions d'euros, la variante « B » semble la plus pertinente. Elle permettra notamment de desservir la future ZAC d'Echenoz Sud et de répondre aux exigences des entreprises du territoire en particulier l'accompagnement et l'ancrage du centre mondial des pièces détachées de PSA.

Cette déviation devra être complétée par l'achèvement de l'échangeur RD474-RD457 en direction de Gray.

A l'issue de cette phase de concertation, la Ville de Vesoul souhaite que l'Etat lance dans les meilleurs délais la procédure de DUP afin d'inscrire les travaux au prochain contrat de Plan Etat-Région 2020/2025.

Le conseil Municipal, entendu cet exposé, et après avoir délibéré à l'unanimité des membres présents approuve la motion.

AINSI FAIT ET DELIBERE

Le Député-Maire
Président de l'Agglomération,


 Alain CHRÉTIEN

Délibération du Conseil municipal de Quincey

MOTION

Concernant la déviation Est de Vesoul

Le conseil municipal de Quincey réuni en commission le 12 décembre 2016 à 18h30 a étudié le dossier de concertation RN 57, déviation Est de Vesoul.

Après de longues études techniques, 4 variantes ont été retenues pour le projet de déviation Est de Vesoul : 3 courtes (A, B et C), reliant la RD 9 à la RN 57 (giratoire de Vallerois Lorioz) et une longue (D) reliant la RD 9 à la RN 57 au sud de Vellefaux.

La variante A (6,05 km) d'un coût très élevé (75 à 80 millions d'euros) du fait de la réalisation d'un viaduc de 500 mètres de franchissement de la RD 78, comporte deux longs créniaux de dépassement de 2,4 km et de 4,4 km, mais elle est située dans un secteur au relief marqué.

La variante B, plus courte (5,45 km), d'un coût identique à celui de la variante C (40 à 45 millions d'euros) présente peu d'impact sur les milieux naturels. Les créniaux de dépassement sont de 2,5 km et de 2,1 km.

La variante C, la plus longue (6,45 km) présente elle aussi peu d'impact sur le milieu naturel mais offre les créniaux de dépassement les plus courts. (1,5 km et 2 km).

La variante D d'une longueur identique à la variante A (6,05 km) est la seule à ne pas emprunter le tronc commun (RD 919), son coût s'en trouve augmenté (55 à 60 millions d'euros). Son tracé impacte largement le milieu agricole et les espaces naturels.

En conclusion, la variante B est celle qui présente le moins d'impact sur les milieux naturels et agricoles. Son tracé est court et répond à la problématique posée par la traversée de l'agglomération de Vesoul actuellement. Il semble répondre aux objectifs fixés par l'Etat en accord avec les collectivités locales.

Le conseil municipal de Quincey se prononce à l'unanimité pour le tracé B.

La présente motion sera annexée au registre de concertation.

