



*Direction régionale
de l'Équipement de Franche-Comté*

*Direction régionale
de l'Équipement de Champagne-Ardenne*

Projet d'aménagement de la RN19 entre Langres (A31) et Vesoul Est

**Bilan de la concertation recommandée
par la Commission nationale du débat public**

Section Langres - Vesoul

2.1.2 LA SYNTHÈSE DES OPINIONS ET DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

01 avril 2008

Avant-propos

Cette note a pour objectif de synthétiser les enseignements des cinq réunions de juin 2007, de l'atelier thématique du 18 septembre 2007, des trois réunions d'octobre 2007 ainsi que des contributions recueillies (par courrier, par courriel ou via le site Internet).

Le matériau récolté permet d'apprécier la mobilisation des acteurs locaux : une soixantaine et une vingtaine de personnes ont assisté aux deux réunions de pré-information des 18 et 19 juin destinées aux élus et aux acteurs économiques et associatifs ; respectivement 200, 180 et 80 personnes ont participé aux réunions de concertation Port-sur-Saône (26 juin), Fayl-Billot (27 juin) et Langres (28 juin) ; environ 30 personnes étaient présentes à l'atelier thématique de Langres (18 septembre) ; respectivement 100, 80 et 100 personnes ont participé aux réunions de concertation de Port-sur-Saône (1^{er} octobre), Langres (2 octobre) et Fayl-Billot (3 octobre).

On remarque cependant une mobilisation très contrastée quant aux contributions écrites :

- Les collectivités ont répondu positivement à l'appel à contributions formulé par le garant et par le maître d'ouvrage : au total 71 communes ou EPCI ont adressé une contribution, chiffre auquel s'ajoutent les contributions du Conseil régional Franche-Comté, du Conseil régional Champagne-Ardenne, du Conseil général de la Haute-Saône et du Conseil général de la Haute-Marne. Ce dernier, en lien étroit avec l'association Axiale, s'est particulièrement impliqué lors de l'atelier thématique consacré au dispositif d'échange au sud de Langres.
- Ceci dit, la mobilisation par écrit des communes et EPCI s'avère très variable selon les territoires : si le système d'échange au sud de Langres a très fortement mobilisé (15 contributeurs se sont manifestés¹), si les communes et EPCI autour de Combeaufontaine se sont unanimement prononcés en faveur d'un échangeur à Combeaufontaine (44 contributeurs², dont deux-tiers s'étaient positionnés initialement pour un échangeur au sud, un quart pour un échangeur au nord), seuls 6 contributeurs ont écrit au sujet du diffuseur de Fayl-Billot³ et 3 contributeurs au sujet du diffuseur de Port-sur-Saône⁴.
- Par ailleurs, on notera une relative mobilisation des habitants eux-mêmes (une soixantaine de contributions écrites⁵), le plus souvent sous la forme d'interrogations ou d'inquiétudes liées au tracé, parfois sous la forme de propositions, rarement sous la forme d'opposition. A été communiquée une « motion » présentée par Pascal Gloriot au

¹ Communauté de communes de l'Etoile de Langres, communauté de communes du Pays de Chalindrey, communes de Chalindrey, Chanoy, Culmont, Heuille-le-Grand, Le Pailly, Noidant-Chatenoy, Noidant Le Rocheux, Saints-Geosmes, Saint-Vallier, Torcenay, syndicat mixte d'aménagement économique du Pays de Langres, association du Pays de Langres, GIP d'aménagement et de développement du territoire du Pays de Langres.

² Communauté de communes du Pays Jusséen, communauté de communes des 4 rivières, communauté de communes des Belles Fontaines, communauté de communes des Vertes Vallées, Pays Graylois, communes de Achey, Aisey-et-Richecourt, Arbecy, Argillières, Autet, Beaujeu, Betaucourt, Blondfontaine, Cemboing, Charmes-Saint-Valbert, Combeaufontaine, Cornot, Courtesoult-Gatey, Dampierre/Salon, Delain, Denèvre, Fedry, Ferrières-les-Ray, Francourt, Jussey, Larret, Lavigney, Membrey, Mercey-sur-Saône, Ormoy, Pierre-court, Ray-sur-Saône, Renaucourt, Roche-et-Raucourt, Saint-Marcel, Seveux, Theuley, Vaite, Vanne, Vauconcourt-Nervezain, Vellexon, Vereux, Villars-le-Pautel, Volon.

³ Communauté de communes du Pays Vannier, communauté de communes de Laferté/Amance, communauté de communes du Pays Jusséen, communes de Fayl-Billot, Genevrières, Ouge.

⁴ Communauté de communes La Saône Jolie, communes de Grattery et de Scey-sur-Saône.

⁵ Quelques passages de ces contributions sont ici cités entre guillemets. Les auteurs restent anonymes ; toutefois, lorsque cela est possible, la commune d'habitation est mentionnée.

nom de 200 signataires, « ne représentant qu'un échantillon de la population » de Saints-Geosmes et portant sur la demande d'éloigner le projet de la zone agglomérée.

- Sont également parvenues quelques contributions émanant d'organisations (CCI, chambres d'agriculture, lycée, association de loisirs équestres, Forêt Privée Française...).
- Deux associations de défense de l'environnement se sont exprimées par écrit : FNE (FNE Haute-Saône et FNE Franche-Comté) et APE 6 (département de la Haute-Saône).
- Notons enfin la constance de M. Christian Després, représentant le mouvement Fierté Haut-Marnaise, qui, à plusieurs reprises, a exprimé par oral et par écrit son opposition au projet d'autoroute.

1 Importance et urgence caractérisent une partie de l'opinion

La concertation a confirmé le souhait largement partagé d'une réalisation rapide du projet d'aménagement au bénéfice de l'aménagement du territoire et du développement local. Face à un projet que certains attendent depuis 30 ans, c'est l'impatience qui caractérise l'opinion et même l'échéance de 2018 paraît très lointaine (spécialement, quelques acteurs redoutent un changement dans la stratégie de PSA qui pourrait aboutir à une délocalisation, même partielle, du site logistique de Vesoul, « *poumon de la ville préfecture* » comme l'exprime un Vésulien...). De très nombreuses interventions demandent à l'Etat la confirmation du respect des délais prévus, sachant que de nombreux projets d'aménagement ou de développement sont en stand-by, dans l'attente de davantage de visibilité.

Dans ce registre, la contribution du Conseil régional Franche-Comté est très explicite : après un bref rappel historique, Raymond Forni, président du Conseil régional, rappelle que « *c'est bien dans le souci d'obtenir au plus vite un itinéraire continu et sécurisé que la Région Franche-Comté a signé au côté du maître d'ouvrage, l'Etat, le protocole financier qui pose le principe d'une autoroute concédée entre Langres et Vesoul avec la réalisation prioritaire des déviations de Port-sur-Saône et de Langres* ».

Dans cette perspective, quelques inquiétudes se sont néanmoins exprimées sur l'impact de la concertation en elle-même : est-elle susceptible de compromettre l'avancement du projet d'autoroute tel qu'il a été mis au point avec le protocole de juillet 2006 (échéances, modalités de réalisation) ? En tout état de cause, nombre d'acteurs locaux attendent du maître d'ouvrage qu'il confirme ses engagements, et tout particulièrement ses engagements de calendrier.

Ainsi, un participant à la réunion du 26 juin à Port/Saône demande-t-il: « Cette concertation peut-elle mettre en échec le projet autoroutier, sachant évidemment que la déviation de Port-sur-Saône est nécessaire et urgente ? ». Le représentant à cette même réunion de l'association Haute-Saône Nature Environnement distingue quant à lui le projet autoroutier et la déviation des lieux habités : « D'autre part, j'ai bien entendu, Monsieur le Président, que sur nos contributions écrites, nous pourrions évoquer l'autoroute et la route express à 2 x 2 voies, ce n'est pas exclu ?.... Mais ce qui est le plus important, c'est la prise en otage des habitants de Port-sur-Saône par la circulation routière. Cette déviation est une urgence ».

Citons l'exemple de la contribution d'Alain Chrétien, président de la communauté de communes de l'agglomération de Vesoul : « à l'issue de cette concertation publique, l'Etat doit engager les études d'avant-projet confirmant ainsi la volonté du maître d'ouvrage de désigner le futur concessionnaire de l'autoroute dans les prochaines années pour une réalisation totale du tronçon Langres-Vesoul en 2018. Les acteurs économiques de l'agglomération vésulienne doivent être assurés tout au long de l'élaboration du projet de la détermination du maître d'ouvrage à respecter ces délais ».

Ce point de vue est corroboré par celui de Alain Joyandet, député-maire de Vesoul : « Dès la fin de la concertation publique en décembre 2007, le ministère de l'Équipement, maître d'ouvrage des opérations, doit sans délai engager les études d'avant-projet sommaire [...] Chaque étape de la procédure d'élaboration de ce projet désormais actée par l'ensemble des décisionnaires doit être engagée sans point mort dans le seul but d'optimiser les délais et gagner du temps pour l'agglomération vésulienne et la Haute-Saône ».

Il en va de même du Conseil général de la Haute-Saône, co-financeur du projet d'aménagement : « Pour ce qui est de l'aménagement de la section A31-Vesoul Ouest, le département, au travers de la signature du protocole, a pris acte de l'option désormais retenue, à savoir un aménagement sous forme d'autoroute concédée. Cette option lui semble de nature à garantir le calendrier qui vise à la réalisation de la totalité de l'aménagement en 2018». Il ajoute, au sujet de la déviation de Port-sur-Saône, qu'il « attache une grande importance à la mise en service de cette déviation en 2014 au plus tard, compte tenu des enjeux en termes de temps de parcours et des enjeux en termes de sécurité pour les riverains ».

Citons enfin le point de vue de Mme Vigneron, vice-présidente de la communauté de communes du Pays Jusséen, lors de la réunion publique du 3 octobre, point de vue qui synthétise bon nombre de préoccupations locales : « Il ne faut pas qu'on fasse marche arrière et qu'on reparte sur une 2x2 voies. J'éprouve de l'intérêt pour la nature et la protection de l'environnement et je sais qu'une autoroute ne va pas dans ce sens mais il faut faire des choix car notre développement passe par l'économique ».

Le point de vue d'un chargeur

En réunion publique, le 1^{er} octobre, M. Lervoire, directeur du site Peugeot de Vesoul, a fait la déclaration suivante : « Si on ne fait rien, on enterre l'économie. Nous ne disons rien sur le tracé ou sur le financement, ou même sur le parti d'aménagement, ce n'est pas notre problématique. Déjà, en attendant ce délai de 2014, ce sont de nombreux contrats que nous ne pourrons pas signer. D'ici 2018 pour une autoroute, c'est une perte importante ».

2 Une opposition qui s'exprime

Deux registres se font néanmoins jour contre le projet d'autoroute mis à la concertation : le premier concerne ceux qui militent pour l'ancien projet d'aménagement de la RN19 en route express, le second ceux qui prônent un meilleur partage des modes, notamment pour le transport des marchandises.

2.1 Une route express plutôt qu'une autoroute

Si la plupart approuvent le choix de l'autoroute et reconnaissent le bien-fondé des arguments qui ont présidé à ce choix, et en tout premier lieu l'accélération des délais de réalisation, certains restent attachés au principe d'un aménagement de la RN19 existante.

C'est notamment le cas de Christian Després (Chalindrey), au nom du Mouvement Fierté Haut-Marnaise, qui estime que *« le projet n'est pas adapté aux besoins »* : *« dans notre département trop pauvre pour entretenir ses routes et dans une France surendettée, on s'apprête à réaliser à grands frais une autoroute déficitaire et on se paye le luxe d'avoir à entretenir deux routes là où une seule serait suffisante à condition d'être simplement rénovée »*. Pour lui, il est donc préférable de *« chercher une solution conforme aux principes du développement durable »*. Plutôt que de privilégier un investissement très coûteux et donc risqué du point de vue du financement (*« quand l'Etat va s'apercevoir qu'il est obligé de payer pour un investissement qui aurait pu être plus simple, il dira que le projet ne peut se faire »*), il préconise d'aménager la RN19 existante de manière à concentrer sur un seul axe la pollution liée au trafic automobile et les moyens de traiter cette pollution. Il considère qu'aucun projet nouveau de développement économique ne vient justifier le projet autoroutier. Pour lui, un projet moins ambitieux pourrait être mis en œuvre dans des délais plus rapprochés si on se contentait, dans un premier temps et à moindre coût, de réaliser les déviations qui s'imposent (Fayl-Billot, Cintrey, Combeaufontaine, Port-sur-Saône), de mettre en sécurité certaines intersections dangereuses (par exemple avec la RD26 entre Torcenay et Chaudenay), de reprendre certains virages dangereux (par exemple à l'ouest de Fayl-Billot), de réaliser des tronçons de dépassement à quatre voies là où ils sont nécessaires, avant de passer progressivement à trois voies, puis à quatre voies au fur et à mesure de la disponibilité des financements... Il fait remarquer que *« le débat fait apparaître aujourd'hui une ambiguïté : alors que le projet est celui d'une autoroute, les différentes attentes et contraintes exprimées (notamment au sujet des échangeurs) sont caractéristiques d'une voie rapide »*.

L'intervention de Christian Després applaudie par l'assistance à la première réunion de publique de Fayl-Billot a été contestée à la seconde par les partisans d'une solution d'aménagement rapide, incarnée par le protocole de 2006.

Dans une contribution écrite, un particulier estime également que cette autoroute serait *« peu rentable et donc à la charge des contribuables »* et qu'il serait plus facile d'améliorer l'actuelle RN19, avec pour urgences les contournements de Vesoul et de Port-sur-Saône. Un autre particulier considère qu'il aurait été *« plus judicieux de concrétiser le projet de 2000, qui était de dévier uniquement les communes concernées [...], projet qui aurait coûté beaucoup moins cher à la collectivité [et qui aurait permis] aux entreprises locales et nationales de s'installer sur cet axe »*. Un autre particulier (Vesoul) met en avant le coût à assumer pour la collectivité dans son ensemble (via le péage mais aussi via les impôts pour payer la subvention d'équilibre). Il estime qu'une solution à 2x2 voies est la plus adaptée, en soulignant les choix faits par les Vosgiens (liaison Remiremont-Epinal-Nancy).

Dans le même ordre d'idées, Pierre Emann, maire de Coulevon, estime que *« le choix d'une autoroute ne sera pas bon pour les habitants de la Haute-Saône, car le trafic de la route actuelle sera toujours aussi important une fois l'ouvrage réalisé [...] alors qu'une mise à 2x2 voies de la RN19 coûterait environ 3 fois moins cher que l'autoroute »*. A signaler que c'est le seul élu qui se soit prononcé officiellement contre le projet autoroutier.

Enfin, l'association de protection de l'environnement des 6 cantons (APE 6) a envoyé une contribution circonstanciée pour décrire l'inutilité d'un tel projet. Les raisons évoquées sont pêle-mêle : problème de financement et de rentabilité, pollution des cours d'eau, enjeux électoraux, coût de transport quatre fois plus important que le fer ou le fluvial, trafic résiduel dans les villages... Dans un mail, son président Eric Corradini, ajoute : « *une autoroute n'est pas synonyme de mise en valeur des territoires et de développement économique. Ça se sait depuis longtemps* ». En réunion publique, Eric Corradini a cherché à mettre le maître d'ouvrage face à ses contradictions : « *il faut que les différentes personnes de l'Équipement m'expliquent comment ils pouvaient défendre un aménagement sur place en route express à 2x2 voies et comment, aujourd'hui, ils peuvent se contredire à ce point* ». Ceci étant, l'association admet par écrit, avec fair-play : « *notre conscience écologiste et humaniste ne nous autorise pas à plaider la cause d'une autoroute mais, si au regard des dispositions du public, la cause de l'autoroute l'emporte, nous nous plierons à contrecœur à cette décision* ».

2.2 Priorité aux modes alternatifs (ferroviage, canal à grand gabarit Saône-Moselle)

Pour quelques acteurs, le principe même d'un aménagement de la route est remis en question, au nom du développement durable. Plutôt que d'investir dans une autoroute (« *qui va finir d'assassiner la ligne Paris-Bâle* ») et de renforcer la part modale du transport routier, ces acteurs proposent de jouer davantage la complémentarité rail-route, par exemple via la plate-forme de Chalindrey. Ce point de vue est notamment corroboré dans la contribution d'un particulier qui considère que le « *projet autoroutier est basé sur des données économiques et sociales du passé* » alors que « *toutes les données prospectives économique-environnementales poussent à restreindre le rôle de la voiture et du camion au bénéfice de solutions alternatives* ». Un autre regrette que ce projet soit débattu « *à la veille de l'ouverture du Grenelle de l'Environnement qui devra évoquer la pertinence de décréter un moratoire sur la construction d'autoroutes en France* ». Cette remise en cause des projets autoroutiers est relayée par un autre contributeur au nom de la sauvegarde de la planète : « *A un moment où il faut réfléchir [...] à comment arrêter le réchauffement de notre planète [...] ce projet me semble [ne pas tenir] compte des conjonctures actuelles qui sont alarmantes (fonte de la calotte glaciaire, dérèglements climatiques, extinction d'espèces animales ...)* ». Un autre se plaint que les élus ne prennent pas « *conscience qu'il y a beaucoup trop de camions sur les routes de France [notamment] GEFICO qui sillonne la Haute-Saône jour et nuit* ». En ce sens, un contributeur met l'accent sur les impacts négatifs pour la Haute-Saône du projet de concession autoroutière A31-Vesoul tels qu'il les perçoit : « *les seules retombées pour la Haute-Saône consisteraient en particules et CO2 émis par des camions [qui] ne s'arrêteraient qu'à un lointain péage et ne participeraient qu'aux profits d'une multinationale, peut-être même délocalisée ...* ». Un autre considère qu'il « *vaudrait mieux investir dans la modification de la ligne SNCF afin de la rendre compatible ferroviage [et qu'il] faudrait faciliter le transport par rail, lequel est plus respectueux de l'environnement* ». Christian Després insiste notamment sur la responsabilité de Peugeot : « *S'il y a un fret routier important sur l'autoroute (c'est-à-dire 30% contre 15% au niveau national), cela s'est passé au moment où Peugeot a décidé d'abandonner le rail pour mettre ses camions sur la route. Et maintenant que ces camions sont sur la route, ils veulent la régularité. La régularité, ils l'avaient par le rail* ».

Ce point de vue est très largement développé par la contribution conjointe de la Fédération Haute-Saône Nature Environnement et de la Fédération Franche-Comté Nature Environnement « *qui s'inscrit directement dans les engagements de notre pays, que ce soit sur les perturbations climatiques (accords de Kyoto, Plan Climat, etc.), sur la biodiversité, la réduction des pollutions et la santé des organismes vivants (accords de Stockholm, Plan Santé Environnement...)* ». Elle constate que « *les politiques nationales et plus locales d'aménagement du territoire se trouvent en parfaite inadéquation avec ces différents engagements* ». Elle estime que « *la création d'une nouvelle autoroute relève d'un non-sens [et que] la réutilisation de la ligne Paris-Bâle par PSA pour son fret, le développement de l'usage du rail par d'autres usagers du fret ou personnes devrait être une réalité dans les décennies à venir* ». En conclusion, elle demande au maître d'ouvrage de « *commander une étude complémentaire, à toutes fins de comparer les différentes solutions utilisant les infrastructures actuelles (y compris avec un réseau ferroviaire optimisé, modernisé et donc plus efficace) avec un bilan socio-économico-environnemental* ».

Le point de vue d'un chargeur

En réunion publique, le 1^{er} octobre, M. Leroire, directeur du site Peugeot de Vesoul, a précisé que « *1 000 camions sortent chaque jour du site* ». Il a indiqué qu'il avait « *étudié une dizaine de projets de ferroutage [mais que] avec 4h pour charger les camions sur les trains et 4h pour décharger, la solution est difficilement envisageable sauf dans des cas particuliers comme en Suisse ou le tunnel sous la Manche* ». Il a également fait savoir que son entreprise n'était pas opposée au fret ferroviaire (« *Dans notre groupe, il y a une vraie volonté de développement durable au niveau des véhicules et du transport*») mais que le problème vient essentiellement de la SNCF qui considère l'activité fret comme non rentable, notamment à cause des retours de conteneurs à vide : « *Ce n'est pas un choix politique, mais une obligation pour les entreprises de mettre sur la route ce qui ne peut être transporté par rail* ».

Le point de vue d'un transporteur

A la même réunion publique, M. Quemeneur, représentant l'UNOSTRA, a rappelé que le report modal était avant tout « *pertinent sur du grand transit international, par exemple Cracovie-Séville* » mais surtout que « *l'essentiel de la richesse provient de la logistique de proximité : 80% des flux de marchandises se font dans un rayon inférieur à 200 km, distance où le fluvial et le ferroviaire ne sont pas pertinents* ». Il a ajouté que : « *même si on augmente le fret ferroviaire on augmente de toutes façons le trafic routier* ».

Le point de vue d'un logisticien

A la réunion publique du 2 octobre, M. David, représentant Paris-Terminal, société spécialisée en transport combiné, a exprimé un avis confiant sur l'avenir de la plate-forme de Chalindrey : « *Paris fabrique des containers vides qui sont nécessaires ici à Chalindrey. [...] Votre région est plutôt tournée vers les ports du Benelux, et un avantage supplémentaire dans ce projet qui serait d'orienter davantage le trafic vers le port du Havre. [...] Nous pensons que Chalindrey est magnifiquement située et que forcément cela va marcher, aujourd'hui ou dans 10 ans. [...] Nous avons discuté avec certaines compagnies maritimes pour les convaincre de prendre le risque de lancer un service ferroviaire début 2008 avec des connexions avec les barges à Gennevilliers* ».

Le point de vue de la SNCF

A la même réunion publique, M. Goulet, SNCF Fret, a donné les précisions suivantes sur l'activité fret : « *Ce qui nous pose problème aujourd'hui, c'est le wagon isolé, qui constitue 90% des pertes du fret SNCF. Le transport massif s'équilibre, et le transport combiné est pour nous notre fer de lance (15 à 17% sur le premier semestre 2007 avec l'ouverture de nouvelles lignes). [...] Aujourd'hui, nous n'avons pas de flux à destination ou au départ de la plate-forme de Chalindrey mais nous souhaitons être partenaires de son développement soit par le transport en provenance du Havre, soit en desserte terminale via des opérateurs locaux faisant partie du groupe SNCF* ».

3 Les remarques sur le projet

3.1 La concession

Un certain nombre de personnes se demandent s'il y aura une entreprise pour relever le défi de cette autoroute à faible trafic. Pierre Emann, maire de Coulevon, insiste sur ce

point : « *Pour que le paiement des péages puisse équilibrer les comptes, il faudrait au minimum 35 000 véhicules/jour, alors que les prévisions les plus optimistes sont de moins de 10 000 véhicules/jour* ». Pour un particulier (Chaumont), la réponse ne fait pas de doute : « *ce n'est guère possible que ce soit un autre concessionnaire que APRR puisque cette société gère déjà l'A31 et l'A36* ». Pour l'association de protection de l'environnement des 6 cantons (APE 6), le verdict est clair : « *aucun concessionnaire ne souhaitera réaliser cette infrastructure* ».

Sur ce point, Yves Krattinger, président du Conseil général de la Haute-Saône, précise sa position : « *Le Département a admis le principe de sa participation de 25% à la subvention publique qui sera demandée par le concessionnaire comme prévu par le protocole. Cependant, afin que cette subvention soit la plus réduite possible, il conviendra que le concessionnaire ait des assurances sur la continuité de l'aménagement de l'itinéraire au droit de l'agglomération de Vesoul et au-delà* ».

3.2 Le péage

Le choix du parti autoroutier soulève chez plusieurs contributeurs, notamment en réunion publique, des questionnements sur le péage : est-ce que les Haut-Saônois seront exonérés ? pourquoi payer deux fois l'infrastructure, une fois en tant qu'usager, une fois en tant que contribuable ? pourquoi une inégalité de traitement entre Haut-Saônois : une autoroute payante à l'ouest de Vesoul, une route express gratuite à l'est de Vesoul ? En outre, certains s'inquiètent de la valeur du péage à acquitter par les usagers dans la mesure où le trafic risque d'être faible. D'autres se demandent si, pour des raisons de compétitivité, les PL ne chercheront pas à se soustraire au péage (« *pensez-vous que les PL emprunteront l'autoroute alors qu'ils roulent aussi vite sur la RN actuelle ?* »), auquel cas l'autoroute manquerait son but et les nuisances persisteraient pour les riverains de la RN19... En conséquence, plusieurs personnes se demandent comment faire pour inciter, voire forcer, les PL à emprunter prioritairement l'autoroute...

Pour M. Liébart (FNTR), en réunion publique le 2 octobre, « *cet argument est un argument d'hier parce que lorsque cette nouvelle infrastructure sera mise en service, il y a bien longtemps qu'on paiera le droit d'usage de toutes les infrastructures, y compris des routes nationales* ».

Cette interrogation sur l'usage de l'autoroute s'étend également aux VL, certains estimant que les riverains qui empruntent quotidiennement la RN19 pour se rendre à leur travail risquent de se refuser à acquitter chaque jour un péage et « *préfèrent se rabattre sur l'itinéraire traditionnel, moins confortable mais gratuit, dans un contexte où l'accroissement du coût des déplacements pèse lourdement sur les budgets familiaux* ».

Yves Krattinger, président du Conseil général de la Haute-Saône, va plus loin dans son analyse : « *Le Département privilégie cette option [péage à l'ouest de Port-sur-Saône] qui donnerait la possibilité aux usagers à destination de Scey-sur-Saône ou qui évitent Port-sur-Saône de ne pas être soumis au péage. En revanche, les usagers continuant en filante le parcours sur autoroute s'acquitteraient d'un montant de péage prenant en compte la distance parcourue depuis Charmoille. De telles dispositions sont fréquentes sur le réseau autoroutier concédé français* ». A noter que ce point de vue a été développé et commenté en réunion publique, le 1^{er} octobre, par Jean-Louis Guerriero, directeur des services techniques et des transports du Conseil général, et par Jean-Paul Mariot, maire de Port-sur-Saône.

Le point de vue d'un chargeur

En réunion publique, le 1^{er} octobre, M. Lerroire, directeur du site Peugeot de Vesoul, a donné quelques chiffres : « de l'est vers l'ouest, nous représentons environ 350 véhicules par jour : 1/3 sont urgents, ils prendront l'autoroute, restent 2/3, dont 50% devraient prendre l'autoroute. Certes les transporteurs étrangers privilégient le coût, mais le souhait d'aller vite pour pouvoir se reposer milite pour l'autoroute ».

Le point de vue d'un transporteur

A la même réunion publique, M. Quemeneur, représentant l'UNOSTRA, a signalé que « Les arrêts à la barrière de péage représentent un coût pour les PL, qui s'arrêtent et repartent et consomment ainsi davantage de carburant », ce qui est contraire aux enjeux du développement durable.

3.3 Les échangeurs et la desserte des territoires

La concertation, telle qu'elle a été présentée aux acteurs locaux, avait pour motif principal d'organiser une discussion sur le positionnement des échangeurs, de façon à satisfaire au plus près aux besoins d'irrigation des territoires et à la desserte des pôles d'activité existants ou en projet.

Dans ce registre, le débat devait surtout porter sur la desserte du sud de Langres, entre l'échangeur sur la RD17 prévu au protocole et l'échangeur alternatif sur la RD974, sur la desserte de Fayl-Billot (soit à l'est, soit à l'ouest), sur la desserte de Port-sur-Saône (soit à l'est, soit à l'ouest).

Ceci étant, un particulier s'interroge sur la nécessité de multiplier les échangeurs sur « *un parcours si court* »...

L'échangeur au niveau de Langres

La question de l'échangeur de Langres est l'une des plus débattues lors de la présente concertation, mobilisant de très nombreuses collectivités. En substance, ni l'une ni l'autre des deux hypothèses évoquées n'a rencontré l'assentiment des acteurs locaux, chacune possédant des avantages et des inconvénients symétriques :

- L'échangeur sur la RD17 privilégie la desserte des zones d'activités du secteur nord de Langres, des Franchises et de Chalindrey ; il présente l'avantage d'un accès direct vers l'Est et l'A31 sud pour le secteur de Chalindrey mais il cumule plusieurs inconvénients : passage préférentiel en agglomération pour les PL venant de Saints-Geosmes, Longeau, Prauthoy et allant vers Vesoul ; idem pour les PL venant des Franchises vers A31 sud ; passage dans l'agglomération des convois exceptionnels et des trafics du sud vers Chaumont...
- L'échangeur sur la RD974 privilégie la desserte des zones d'activité de Sabinus, de L'avenir et de Longeau ; il présente l'avantage d'un accès direct vers Vesoul pour le secteur Saints-Geosmes Longeau Prauthoy mais il cumule également plusieurs inconvénients : pas de desserte de Chalindrey ou des Franchises sans traversée de l'agglomération ; passage dans l'agglomération des convois exceptionnels et des trafics du sud vers Chaumont ; passage par les Auges, Langres et Saints-Geosmes pour les usagers venant des Franchises et allant vers le sud...

Plusieurs contributions ainsi que quelques interventions orales à la réunion publique de Langres ont mis en avant cette concurrence entre zones d'activités, de façon à argumenter

en faveur de telle ou telle des deux possibilités d'échangeur⁶. De fait, il est apparu que les solutions à un seul échangeur posaient le problème de la réciprocité de la desserte des zones d'activité sans résoudre la question de la circulation à l'intérieur de l'agglomération.

Dans un premier temps, quelques acteurs⁷, dans une vision visant à assurer un équilibre de traitement entre l'ensemble des zones d'activité autour de Langres, ont pu réclamer deux échangeurs au lieu d'un... ne serait-ce que pour attirer l'attention du maître d'ouvrage sur les difficultés de liaison à l'intérieur du bassin d'activité. Toutefois, cette option est rapidement apparue peu réaliste. Cependant, elle a été reprise à son compte par Jean-Paul Bachy, président du Conseil régional Champagne-Ardenne, qui estime, dans une première contribution (26 septembre), que aussi bien la zone d'activité au sud de Langres que celle de Chalindrey (qui ont toutes deux bénéficié d'un financement régional) revêtent une « *importance capitale pour le développement économique et social d'un département durement affecté par la conjoncture économique actuelle* ». Aussi lui semble-t-il « *primordial de permettre à ces deux zones de se développer, ce qui implique deux échangeurs intermédiaires à créer au sud de Langres* ».

Dans le souci d'apporter une contribution constructive au débat, un certain nombre d'acteurs locaux ont pris l'initiative, appuyée par Sophie Delong, députée, de demander au garant de la concertation l'organisation d'un atelier thématique portant sur ce sujet précis. Dans cette perspective, l'ensemble des acteurs politiques et économiques du bassin de Langres, réunis dans le cadre de l'association Axiale, se sont réunis le jeudi 13 septembre pour débattre. Lors de l'atelier thématique du 18 septembre, ils ont unanimement proposé une troisième voie qui consiste à associer à l'échangeur sur la RD17 une liaison 2x1 voie entre la RD17 et la RD974⁸. Cette solution de consensus présente comme avantage de permettre une vraie déviation de Langres, sans aucun trafic de transit ni de convois exceptionnels en agglomération, avec un accès direct et gratuit à Vesoul pour tous⁹.

Compte-tenu de cette avancée, Jean-Paul Bachy a reformulé sa position dans une nouvelle contribution (24 octobre) : « *Il apparaît qu'un consensus local s'est exprimé sur le choix d'un unique diffuseur situé sur la RD17, ce choix étant conditionné à la réalisation d'un barreau de liaison entre la RD974 et la RD17 pour assurer une bonne desserte des zones d'activité du sud de Langres. Cette proposition me semble satisfaisante dès lors que le financement et la réalisation de ce barreau sont intégrés, suivant des modalités à définir, au projet autoroutier et que les financements arrêtés par les collectivités locales ne sont pas remis en cause. De même, il est absolument nécessaire que les délais de réalisation soient scrupuleusement respectés* ». En réunion publique, le 2 octobre, M. Mathieu, vice-président du Conseil régional Champagne-Ardenne a rappelé que « *le Conseil régional ne va pas*

⁶ Les uns, estimant que la zone d'activité de Chalindrey n'est pas créatrice d'emplois et que le trafic induit par une hypothétique réussite de la plate-forme multimodale n'offre pas un contre-poids suffisant pour justifier un échangeur au niveau de Saint-Vallier, militent pour un échangeur à Saints-Geosmes qui permettrait la desserte de la zone de Saints-Geosmes et celle des Franchises à Langres. A l'inverse, les autres se prononcent en faveur d'un échangeur sur la RD17 considéré comme l'emplacement le plus judicieux pour desservir le site de Chalindrey et la zone des Franchises à Langres, permettant le désenclavement routier de la zone d'activité « Les Moulières » et celui du parc d'activités Chalindrey Grand Est...

⁷ Ville de Langres et communauté de communes de l'étoile de Langres, notamment.

⁸ Selon Jean-Marie Voillemin, il s'agit d'une option élaborée il y a une vingtaine d'années et qui a été « *remise au goût du jour* ».

⁹ Selon M. Nolot, vice-président de la communauté de communes de l'Etoile de Langres, cette option présente en outre l'avantage, en ne multipliant pas le nombre d'échangeurs, de garder son caractère autoroutier à l'infrastructure.

s'opposer à une solution efficace et intelligente, qui fait consensus local. Mais il reste à clarifier le délai, le calendrier, le financement ».

De même, la communauté de communes du Pays de Chalindrey rappelle que « *le président de l'association [Axiale] a suggéré de financer cette nouvelle infrastructure par les fonds du protocole financier dédiés à la réalisation d'échangeurs temporaires, ces derniers étant prévus dans la cadre du projet de mise en service en 2016 d'une partie de l'autoroute entre la sortie de Langres Sud et l'actuelle RN19* ». Son président, M. Garnier, s'inquiète toutefois « *du report de délai de la construction de l'autoroute, auquel s'ajouteront indéniablement les délais résultant de la renégociation du protocole financier, des études de faisabilité liées à la construction du barreau de raccordement et des ajustements techniques nécessaires à la réalisation de l'autoroute d'un seul tenant* ». Aussi demande-t-il « *le respect de l'engagement pris par le Conseil général de la Haute-Marne concernant la mise en service du contournement de Chalindrey en 2016, même si la réalisation de l'autoroute est décalée dans le temps* ».

La CCI de la Haute-Marne précise quant à elle dans sa contribution suite à l'atelier thématique du 18 septembre que : « *si la solution proposée par l'association Axiale paraît intéressante, des conséquences non négligeables en termes de délai l'amènerait à émettre des réserves* ».

Ces points de vue ont été largement repris lors de la réunion publique du 2 octobre, au cours de laquelle les contributeurs ont insisté sur la nécessité de maintenir les délais. Pour M. Hergoot (CCI de la Haute-Marne), « *la compétitivité du territoire de Langres se joue ici* ». Selon M. Garnier, président de la communauté de communes de Chalindrey, « *certaines entreprises nous disent que si elles doivent attendre encore longtemps, elles finiront par mettre la clé sous la porte* ». Pour M. Nolot, vice-président de la communauté de communes de l'Etoile de Langres, les entreprises « *ont besoin d'une date sûre. 2016 ou 2018 : qu'on leur dise, qu'on leur délivre un message clair. A partir de là, elles savent réagir* ».

En tout état de cause, il apparaît aux yeux de plusieurs acteurs que cette solution alternative mérite d'être instruite plus avant sous l'aspect financier, sous l'aspect technique (topographie) et sous l'aspect des délais de réalisation. Par ailleurs, la question reste ouverte de son impact éventuel sur les termes du protocole signé par l'Etat et les collectivités co-financeurs en juillet 2006. En outre, cette question n'est pas indépendante de la desserte de la plateforme de Chalindrey par la RD 17. En effet, pour faire face à « *la montée en puissance de l'activité de cette plateforme qui devrait générer [...] un trafic important de poids-lourds* », la commune de Chalindrey et la communauté de communes du Pays de Chalindrey ont constitué une réserve foncière de 27 ha en vue de la construction d'un contournement de Chalindrey. Cette réserve a vocation à être mise à la disposition du Conseil Général de la Haute-Marne comme emprise pour cette nouvelle voirie départementale. Selon Jean-Pierre Garnier : « *la plateforme ne peut être crédible sans un accès direct qui contourne la commune de Chalindrey* ». Jean-Marie Voillemin assure que « *le Département assumera ses responsabilités pour que la zone soit desservie au mieux* ».

Une pétition à Saints-Geosmes

Près de 200 habitants de Saints-Geosmes ont signé une motion, portée par Pascal Gloriot, visant à « *conjuguer préservation de la santé de la population et nécessité de réaliser une infrastructure de l'ampleur d'une autoroute* ». Considérant la notion de barreau comme restrictive, ne tenant pas compte des intérêts des

habitants de Saints-Geosmes ou de Corlée, entre autres, ni de la partie accidentogène aux abords de la Marne, ils demandent :

- *Que le tracé de la future autoroute tangente totalement la limite sud du fuseau et ce sans se préoccuper de la forêt du Bois d'Amour dont les sujets, majoritairement malades, dépérissent actuellement.*
- *Qu'il ne soit pas créé d'échangeur sur l'ex RN74 à Saints-Geosmes compte tenu de l'impact sonore, de l'impact sur la qualité de l'air et de l'impact foncier que générerait obligatoirement de façon négative un tel aménagement, et compte tenu qu'il est prévu un échangeur vers Saint-Vallier, situé à environ 4 km de Saints-Geosmes.*
- *Qu'il soit prévu dans le projet initial le rabattement de l'ex RN74 et que cet aménagement soit adossé à la future autoroute pour rejoindre soit la RD17 vers Corlée, soit l'échangeur de Saint-Vallier.*
- *Que le profil en long de l'autoroute, au droit de la zone urbanisée, favorise un tracé en déblais et qu'il soit prévu dès l'origine une couche de roulement et tout autre dispositif minimisant au maximum l'impact sonore.*

Parallèlement, la question du contournement de Hûmes (commune située sur la RN19 au nord de Langres, dans la direction de Chaumont) a été posée par oral (première réunion publique de Langres) et par écrit. La municipalité de Hûmes estime que « le contournement de Langres ne peut se concevoir sans celui de Hûmes ». Aussi, elle a manifesté son accord au sujet de l'ancrage de la voie Langres-Delle sur la sortie Langres-Sud à condition que Hûmes soit également dévié.

La communauté de communes de l'Etoile de Langres réitère sa demande formulée en 2002, puis en 2004, pour que soit réalisé en parallèle « l'aménagement d'infrastructures routières connexes liées à la mise en 2x2 voies de la RN 19 : il s'agit de la déviation de Hûmes [...] et de la desserte de la zone d'activités de Chalindrey ».

L'échangeur au niveau de Fayl-Billot

L'ensemble des collectivités locales (communauté de communes du Pays Vannier, communauté de communes de Laferté sur Amance, communes de Fayl-Billot, Genevrières, Ouge) ainsi que deux particuliers militent pour un échangeur à l'est de la commune, au lieu-dit « la rose des vents », proche du carrefour RN19 - CD460. Cet échangeur permettrait de desservir les zones artisanales de Fayl-Billot et de La Folie à Broncourt. Il desservirait plus facilement, au nord les villes d'eau de Bourbonne, Contrexéville, Vittel et au sud Champlitte, Gray et Dijon. Il aurait ainsi un double impact : économique et touristique. Du point de vue de M. Pospiech, maire de Fayl-Billot, lors de la réunion du 3 octobre, un échangeur à l'ouest « *n'échange avec rien* ».

Ce point de vue a été corroboré en réunion publique, le 3 octobre, par Mme Vigneron, vice-présidente de la communauté de communes du Pays Jusséen.

L'échangeur au niveau de Combeaufontaine

Comme il a été dit en préambule, une unanimité des collectivités locales s'est fait jour en faveur de la présence d'un échangeur à Combeaufontaine « *levier économique et touristique pour l'ensemble du territoire* », notamment dans la perspective de l'implantation d'un pôle de développement économique de plus de 20 ha (opération soutenue par le Conseil général, ainsi que par les communautés de communes du Pays Jusséen et des Vertes Vallées), mais aussi dans la perspective de deux zones d'activité en cours d'aménagement dans le Pays Jusséen (Jussey et Cintrey).

Dans un premier temps, les collectivités ont affiché des enjeux divergents quant à la localisation de cet échangeur :

- Les unes ont défendu le projet « *tel qu'il a été présenté aux réunions de lancement de la concertation, c'est-à-dire avec un échangeur à Combeaufontaine Nord* ». Pour Frédéric Buisson, président de la communauté de communes du Pays Jusséen, « *selon la DRIRE, avec 25 entreprises et 683 emplois, le canton de Jussey présente l'effectif industriel le plus important du secteur (devant Dampierre avec 639 emplois)* ». A cet argument s'ajoutent la préservation de la « *viabilité écologique* » (forêt de Confracourt, pelouses sèches de Morey) et le développement touristique autour de La Roche Morey (projet de gîte d'étape et chambres d'hôtes de Molay).
- Les autres (communauté de communes des 4 rivières) ont demandé explicitement que cet échangeur se situe au sud de l'agglomération pour prendre en compte les entreprises industrielles de Dampierre-Autet-Savoie (550 emplois), de Champlitte (250 emplois) et plus généralement de l'ensemble de la CC4R (2 700 emplois), et en particulier les entreprises de transport (118 emplois). Il permettrait ainsi le désenclavement du territoire : liaison Combeaufontaine-CC4R-Gray-Besançon-Dole-Dijon-Langres-A31-A36-A6-A39. Ce point de vue a été renforcé en réunion publique par M. Quemeneur (UNOSTRA) : « *Il est évident que l'échangeur de Combeaufontaine doit être au sud car la majorité des entreprises sont situées dans le pays Dampierrois, pour éviter de traverser Combeaufontaine. Je ne comprends pas que les pouvoirs publics aient attendu si longtemps pour faire cette déviation qui est une évidence* ».

Ce désaccord a été cristallisé lors de la réunion publique du 1^{er} octobre, les tenants de la première solution, absents, n'ayant pas pu développer leurs arguments face au public.

A noter que Michel Desire, du Conseil général de la Haute-Saône, a alerté l'assistance lors de la réunion publique du 3 octobre sur le fait qu'un échangeur à l'est de Fayl-Billot et un échangeur à l'ouest de Port-sur-Saône « *raccourcissent considérablement la distance entre ces deux échangeurs* ». Il craint de ce fait que « *l'échangeur de Combeaufontaine soit considéré comme obsolète, ce qui serait une catastrophe car celui de Combeaufontaine est à un croisement de voies* ».

A noter qu'un particulier propose en outre la création d'un échangeur intermédiaire entre Fayl-Billot et Combeaufontaine à hauteur de Cintrey qui permettrait de desservir les zones de Cintrey, Morey, Lavoncourt, Dampierre-Montigny les Cherlieu, Jussey.

Face à ce désaccord manifeste entre partisans de l'échangeur positionné au nord et ceux qui le demandent au sud, des représentants des communautés de communes concernées (Belles Fontaines, Vertes Vallées, 4 rivières, et Pays Jusséen) se sont réunis le 13 novembre 2007 autour des conseillers généraux, madame Laure Libersa et monsieur Désiré, afin de chercher une solution commune. Une vingtaine d'élus ont participé à cette réunion qui a permis de dégager un consensus entre les 4 communautés de communes précitées. Ainsi, à l'issue de cette réunion, les élus se sont prononcés pour que l'échangeur soit placé à l'ouest de Combeaufontaine au niveau du pôle de développement économique. Ils demandent également que le projet intègre un contournement Nord-Sud de l'agglomération permettant notamment un accès direct à la RD 70.

L'échangeur au niveau de Port-sur-Saône

Le positionnement de l'échangeur au niveau de Port-sur-Saône a fait l'objet de quelques commentaires, tous convergents. Une communauté de communes (La Saône Jolie) et deux communes (Grattery et Scey-sur-Saône) ont produit une contribution écrite, demandant que

l'échangeur se situe à l'ouest de Port-sur-Saône, à l'embranchement de la RN19 actuelle et de la RD23.

C'est également ce point de vue qu'a exprimé Jean-Paul Mariot, maire de Port-sur-Saône, à la réunion publique du 26 juin, en argumentant sur la présence d'une importante ferme et de l'École d'Agriculture entre Port-sur-Saône et Charmoille, qui obère toute perspective de développement économique à l'est de Port. Il souhaite en outre que la zone de péage terminale ne se trouve pas à Charmoille, ni à l'entrée est de Port-sur-Saône, mais à l'entrée ouest. Ce point de vue est corroboré par le lycée agricole (site de Port-sur-Saône) qui considère qu'un échangeur à l'est de Port-sur-Saône très proche de son établissement serait incompatible avec ses activités du fait des impacts en terme de nuisances (bruit, accès) et de foncier (consommation des terrains situés à proximité des bâtiments).

Pour Jean-Paul Mariot, la question se double de la façon dont va être raccordé le réseau de routes départementales qui arrivent à l'ouest de Port : *« est-ce qu'on les fait toujours passer dans Port-sur-Saône ou est-ce qu'on les ramène vers l'échangeur à l'ouest de Port-sur-Saône, ce qui permettrait de traverser Port-sur-Saône soit par la RN19, soit par l'autoroute non payante entre Port-sur-Saône et Vesoul, rapprochant ces deux pôles économiques importants ? »*.

A la réunion publique du 1^{er} octobre, l'option d'un échangeur à l'ouest de Port-sur-Saône a été largement défendue par le Conseil général de la Haute-Saône, par le maire de Port-sur-Saône et par le maire de Scey-sur-Saône : il a été précisé que le positionnement de l'échangeur était fondamentalement associé au positionnement du péage de fin d'autoroute. Yves Krattinger, président du Conseil général de la Haute-Saône, est très précis dans sa contribution : *« Afin que cette mise sous péage ne présente pas de caractère dissuasif au point de maintenir un trafic important dans la traversée de l'agglomération de Port-sur-Saône, il conviendra que le dispositif de perception de péage soit étudié en conséquence. A cet égard, une barrière de péage installée à l'ouest de Port-sur-Saône apparaît de nature à répondre à cet objectif, dès lors qu'un échangeur sera aménagé avec la RD23 »*.

3.4 Les aires de service

Cette thématique n'a été que peu abordée : seule la commune de Fayl-Billot fait valoir que, se situant exactement au milieu du tracé de 73 km, elle pourrait idéalement accueillir l'aire de service prévue, d'autant plus que tous les réseaux (eau, gaz, électricité, assainissement) ainsi que les services incendie et secours existent à proximité. Cette aire de service pourrait servir de vitrine économique pour la région Champagne-Ardenne et tout particulièrement pour la vannerie locale comme pour les vins et les fromages locaux, et aussi, le cas échéant, pour la verrerie de La Rochère au nord de Jussey.

3.5 Le tracé

Le tracé est le sujet qui préoccupe le plus les habitants du territoire, tant dans leur expression orale que dans leur expression écrite : il leur apparaît *« très difficile de faire des remarques sur un projet dont le tracé n'est pas encore affiné »*. La préoccupation est d'autant plus vive quand l'habitation se trouve à l'intérieur du fuseau d'étude.

Face à des nuisances potentielles, voire à une possible expropriation, les commentaires sont plus ou moins inquiets (*« c'est avec angoisse et opposition que j'ai pu constater une autoroute trop près des habitations »*), plus ou moins caustiques (*« on privilégie une mare à grenouilles plutôt que l'habitat et le bien-être des personnes humaines »*). Autrement dit, ces personnes, tout en admettant le bénéfice de l'infrastructure pour l'activité économique,

souhaitent qu'elle ne se fasse pas « *au détriment de l'aspect social* ». Concrètement, les habitants espèrent « *un décalage maximum du tracé de l'autoroute par rapport aux zones résidentielles* ». Prosaïquement, ils estiment que « *même si les barèmes de rachat de toutes ces propriétés sont bien indexés, rien ne sera suffisant pour le préjudice moral que le tracé pourra entraîner* ».

En conclusion, le grand public est avant tout en situation d'expectative dans l'attente d'une définition plus précise du tracé de l'autoroute (par exemple, plusieurs personnes souhaitent avoir la confirmation que l'autoroute passera bien au nord de l'actuelle RN19 entre Port-sur-Saône et Cintrey).

Spécifiquement, les incertitudes sur le tracé pèsent sur l'avenir de certaines activités :

- M. Etienne Maurice s'inquiète de l'impact du projet sur le camping de la Croix d'Arles au sud de Saints-Geosmes ;
- à trois reprises, M. Christian Waucquier, propriétaire du terrain de camping de Preigney, s'est inquiété de ce que les nuisances liées à la présence de l'autoroute découragent un potentiel acheteur et il demande « *de plus amples informations* » aux services de l'Équipement ;
- M. et Mme Renaud se posent la question du devenir de l'hôtel restaurant No man's land au carrefour de Chaudenay ;
- M. Francis Aubry s'interroge sur le devenir de son projet de gîtes ruraux ;
- les propriétaires du château de La Rochelle demandent à ce que le projet tienne compte de leur classement en tant que monument historique ;
- l'ingénieur forestier gestionnaire du massif forestier privé de l'Hourie (commune de Chauvirey-le-Chatel) souhaite disposer d'informations pouvant avoir un impact sur ce massif.

De façon plus générale, un certain nombre de questions ont porté sur les remboursements et, notamment, M. Aebischer (chambre d'agriculture de la Haute-Saône) a souhaité à l'oral savoir s'il existait des simulations sur l'impact agricole ou forestier du projet. M. Michel Renevier, président de la chambre d'agriculture de la Haute-Saône, a renchéri par écrit en soulignant l'impact sur la fonctionnalité des bâtiments agricoles comme sur la circulation des engins agricoles et forestiers ou encore des animaux. Il insiste également sur la nécessité de « *considérer le foncier comme un bien rare et précieux, support essentiel de l'activité économique des exploitations agricoles* » et il demande que « *le projet soit le plus économe possible en foncier [et que] soit mise en avant une politique de stockage foncier* ». Enfin, il demande que « *l'estimation des emprises foncières, faite au moment de l'avant-projet sommaire, ne soit pas sous-évaluée* ». Ce point de vue a été renforcé par une contribution écrite de Jean-Louis Courtoux, président de la chambre d'agriculture de la Haute-Marne, qui met l'accent sur la nécessité de préserver l'intégrité d'une plantation d'osier et d'une exploitation maraîchère en amont de Fayl-Billot.

De même, M. Jean-Yves Charvin, proviseur du lycée d'enseignement général et technologique agricole de Vesoul, demande à ce qu'une « *attention particulière* » soit portée aux accès aux parcelles proches du site de Port-sur-Saône, eu égard à des « *contraintes plus fortes que sur une exploitation agricole traditionnelle* ».

3.6 Les nuisances

En lien étroit avec la question du tracé, c'est la question des nuisances (bruit, qualité de l'air) qui préoccupe le plus les populations un peu partout le long du fuseau. Elles y voient une contradiction avec le « *confort d'habiter en milieu rural* » et souhaitent savoir si des mesures anti-bruit sont prévues pour protéger les riverains. Un particulier (Saints-Geosmes) souhaite notamment connaître l'impact de la construction d'un échangeur en termes de nuisances sonores et atmosphériques.

Quelques propositions de tracé...

Dans ce contexte, plusieurs personnes ont pris la peine de formaliser des propositions concrètes pour le tracé de la future autoroute :

- Un particulier (Saint-Vallier) rappelle qu'une proposition, accompagnée d'une pétition, avait déjà été faite pour que le tracé « utilise la route stratégique passant derrière le bois ». Il se fait l'écho d'une option qui consisterait à garder la nationale actuelle en contournant les villages...
- Un particulier (Saints-Geosmes) attire l'attention du maître d'ouvrage sur la présence d'une combe naturelle (combe Judas) située au sud de Saints-Geosmes, permettant de faire passer l'autoroute tout en protégeant le village, une « bosse naturelle » pouvant faire écran au bruit. Il ajoute qu'un passage de l'autoroute dans le bois isolerait encore plus le village, tant phoniquement que visuellement.
- Un particulier (Saint-Vallier) estime plus judicieux de rejoindre la sortie Langres nord plutôt que la sortie Langres sud, afin d'économiser du temps et des kms et aussi de permettre de dévier le village de Hûmes...
- Un particulier (Fayl-Billot) développe une proposition de tracé de moindre impact sur l'activité agricole, entre La Rose des Vents (RD 460) et le carrefour Chaudenay-Torcenay-Chalindrey (RD 26), passant entre Fayl-Billot et Rougeux pour sortir sur la RN 19 vers la ferme du Haut-Chemin(4 km de Fayl-Billot) ...
- Un particulier (Fayl-Billot) propose de contourner Chalindrey par le sud, à proximité de la plate-forme multimodale...
- Un particulier (Dijon) considère qu'un tracé à partir de Longueau puis au sud de Chalindrey et de Fayl-Billot permettrait un désenclavement du nord-ouest de la Haute-Saône.
- Un particulier (Amoncourt) fait la remarque que la configuration du terrain se prêterait mieux à un tracé entre Chaux et Amoncourt (pont de Chaux) alors que la carte fait s'arrêter le fuseau d'étude à Chaux-lès-Port.
- Un particulier (Chaudenay) considère qu'un raccordement au nord de Montigny-le-Roy ou au sud de Selongey serait moins préjudiciable pour les populations.
- Un particulier (Mauzières-sur-Amance) fait remarquer que le contournement de Langres par le sud allonge de manière importante la longueur du parcours Paris-Vesoul par rapport au contournement par l'est, ce qui devrait rendre ce tracé moins attractif pour les usagers...
- Un particulier (Villegusien / Toulouse) a étudié un contre-projet au passage du fuseau autoroutier entre l'A31 (sortie sud de Langres) et Chaudenay. Son tracé est parallèle à la RD 6, puis à la RD 67. Il passe entre Bourg et Longueau, puis longe la voie ferrée en direction de Chaudenay. Ce contre-projet comprend environ 2 km de viaduc et 700 m de tunnel. Ce particulier a également étudié un contre-projet au barreau « Axiale » pour assurer une desserte directe de la zone d'activité des Franchises. Il s'agit d'un tracé parallèle à la RN 19 actuelle.

Le mouvement Fierté Haut-Marnaise propose la desserte de la zone de Chalindrey par un dédoublement de la RD26 à l'entrée Est de Torcenay (création d'une branche nouvelle parallèle à la ligne de chemin de fer) qui permettrait de dévier le trafic de transit de Torcenay et de fournir un itinéraire de substitution à la liaison entre Chalindrey-Culmont et Torcenay (aujourd'hui contrainte par le tunnel sous la voie ferrée, près de la gare de Culmont-Chalindrey). L'itinéraire rejoindrait ensuite, en suivant la ligne ferroviaire Chalindrey-Dijon, la RD67 au Sud de Percy le Pautel pour rejoindre l'autoroute A31, en son embranchement de Langres Sud via la RD67, la RN74 puis la RD426.

A rebours, certaines contributions mettent l'accent sur des secteurs à éviter :

- Tout en soulignant l'importance de la réalisation du projet autoroutier « pour le développement de la Haute-Saône et le maintien de Peugeot sur le site de Vesoul », la commune de La Neuville-les-Scey refuse le passage sur le barreau CD3-RN19 (présence de terres agricoles) et demande le calage du tracé en limite de commune afin de minimiser l'effet de coupure de l'autoroute pour les accès aux cultures.
- La commune de Scey-sur-Saône demande à ce que le tracé définitif ne se situe pas exclusivement au nord de la RN19 (c'est-à-dire au beau milieu de la forêt communale dont les produits représentent une part importante du budget de la commune), mais plus au sud, ce qui permettrait à la communauté de communes des Combes d'envisager une zone d'activités.

3.7 La sécurité

Thème pourtant largement développé dans le dossier de concertation, la sécurité n'a fait l'objet que de peu de commentaires : est-ce que, une fois la RN19 devenue itinéraire secondaire, les risques d'accidents ne vont pas augmenter ? les investissements de sécurité qui s'avèreraient nécessaires (exemple du dénivellement de l'intersection avec la RD26 à Chaudenay, exemple de la reprise du virage dangereux à l'Ouest de Fayl-Billot) seront-ils réalisés ?

Ce thème est quand même évoqué par la commune de Combeaufontaine comme enjeu important dans la justification du besoin d'un échangeur sur son territoire. Les élus de cette commune estiment en effet que, avec un trafic routier en croissance sur les principaux axes qui traversent leur agglomération (RN 19, RD 70, RD 54, RD 3) et plus particulièrement le nombre de poids-lourds, cet échangeur devrait permettre d'améliorer les problèmes de sécurité.

Enfin, plusieurs particuliers ont insisté sur le caractère dangereux de la section de RD 17 qui franchit le canal de la Marne à proximité de Balesmes-sur-Marne (virages, pont sur le canal). Ils demandent que ce point soit intégré au projet et traité dans le cadre de l'aménagement du dispositif d'échange sur le secteur du sud de Langres.

3.8 L'environnement

Les associations pour la préservation de l'environnement (FCNE, HSNE, APE6), ainsi que quelques particuliers ont manifesté leur opposition radicale aux projets autoroutiers en général, et au projet d'autoroute concédée A31-Vesoul en particulier, pour des raisons d'impacts sur l'environnement en matière de pollution locales, et plus globalement sur le réchauffement climatique. Ces éléments ont déjà largement été évoqués au chapitre 2.2 intitulé « Priorité aux modes alternatifs ».

Le maire de Saints-Geosmes demande le déplacement le plus au sud possible de la future section autoroutière afin de limiter l'impact sonore et les répercussions environnementales notamment sur la qualité de l'air.

Le maire de Ouge attire l'attention sur la préservation des deux captages servant à l'alimentation en eau potable de sa commune.

Michel Renevriër, président de la chambre d'agriculture de Haute-Saône, demande le rétablissement des drainages impactés par le projet. Il insiste sur la maîtrise des impacts hydrauliques de l'ouvrage sur les surfaces agricoles attenantes (inondabilité, temps de ressuyage...).

3.9 Les rétablissements

Le rétablissement des franchissements et la continuité des circulations (piétons, cyclistes, cavaliers) ont fait l'objet de plusieurs interrogations.

Le maire de Ouge insiste sur l'accès pour les agriculteurs au silo de la Rose des Vents et au garage du matériel agricole de la CUMA de Fayl-Billot (taille importante du matériel agricole, nécessitant des voies de communication et des ouvrages d'art adaptés). L'association haut-saônoise de cavaliers randonneurs demande que les rétablissements de voirie intègrent le rétablissement des cheminements pédestres, équestres et VTTistes.

Le Centre régional de la propriété forestière de Franche-Comté demande également à veiller au rétablissement des dessertes existantes le long du projet dans les tronçons de forêts privées (notamment dans les massifs de petits propriétaires). Il alerte également sur la

nécessité d'aménager des ponts pour le passage du gros gibier de part et d'autre de l'emprise de la RN19.

Lors de la réunion du 3 octobre, M. Guénot, habitant de Fayl-Billot et ancien agriculteur, a fait part d'un projet de tracé d'une dizaine de kilomètres entre Charmoy et Rougeux, au nord de Fayl-Billot, tracé qui, en remembrant des propriétés éloignées des bâtiments d'exploitation, « *permettrait de ne pas détruire la zone de Fayl-Billot remembrée en 1984* ». D'autre part, ce tracé « *a l'avantage de ne traverser que des terrains plats et donc ne crée aucune difficulté. Par ailleurs, il permet de ne toucher qu'un minimum de forêts* ». Cette intervention est symptomatique des préoccupations des agriculteurs.

3.10 Les transports exceptionnels

La question de l'itinéraire de passage des convois exceptionnels a été abordée plusieurs fois en réunions publiques, notamment pour savoir quels itinéraires allaient emprunter les convois exceptionnels (dans la mesure où ils sont interdits d'autoroute) et comment serait améliorée la traversée des agglomérations (Port-sur-Saône en particulier).

Toujours au nom du développement durable, l'association de préservation de l'environnement HSNE propose par écrit de transférer les convois exceptionnels de la route vers le rail, moyennant quelques adaptations techniques (interdiction de croisement, désaxement et réduction de vitesse au passage de points singuliers, ...).

La suppression du passage des convois exceptionnels à travers les agglomérations du sud de Langres fait partie des avantages mis en avant par la commune de Saints-Geosmes et par la communauté de communes de l'Etoile de Langres justifiant la construction du barreau de liaison à 2x1 voies entre la RD 17 et la RD 974.

3.11 Les travaux

La phase travaux a été également évoquée. Une personne (Port-sur-Saône) a posé la question de l'impact des travaux sur les routes départementales. Une autre (Langres) cherche à connaître les dates de début et de fin des travaux pour chaque section.

3.12 La poursuite de la procédure

La chambre d'agriculture de Haute-Saône souhaite être « *associée étroitement au projet* », notamment dans le cadre de la définition des « *protocoles pour indemniser les préjudices liés à la construction de cet ouvrage* ».

4. Commentaires du public sur la concertation.

Durant la phase de la concertation consacrée à l'aménagement autoroutier de l'itinéraire Langres – Vesoul Ouest, relativement peu de commentaires ont été faits par le public sur l'organisation ou la conduite de la concertation.

Il faut peut être voir dans cette rareté du commentaire une nouvelle manifestation d'une opinion plus préoccupée d'un passage rapide en phase opérationnelle que de consultation

du public, mention étant faite ici que, comme l'a d'ailleurs relevé la CNDP dans sa décision, il y avait eu, dans l'histoire du projet, et le public en avait gardé la mémoire, d'assez nombreuses opérations ponctuelles de communication entre le maître d'ouvrage et le public, voire de début de concertation. La concertation n'intervenait donc pas dans une histoire vierge de toute consultation du public.

Ceci explique aussi pourquoi il a fallu, aux réunions de pré-information et aux réunions publiques de lancement de la concertation, consacrer du temps à expliquer au public la place de la concertation dans la vie d'un grand projet et dans le processus de prise de décision.

De même, la spécificité donnée à la concertation par la présence d'un garant a été peu relevée dans les commentaires écrits ou oraux. Ce qui ne veut pas dire, bien évidemment, qu'elle n'a pas joué un rôle important dans la réussite d'une concertation dont le public n'a pratiquement jamais questionné la sincérité ou la transparence.

4.1 Les commentaires favorables

De nombreux commentaires favorables à la concertation ont été formulés dans les conversations, notamment à l'issue des réunions publiques.

Peu de commentaires positifs ou encourageants ont été formulés par écrit. L'on relèvera ceux de M. Després, pourtant l'un des opposants les plus déclarés au projet autoroutier :

« Il faut donner acte aux organisateurs de la concertation que le débat est organisé avec transparence et professionnalisme » ou encore : « Je salue le fait que la concertation est menée avec transparence, et je... suis reconnaissant (au garant) du rôle (joué par lui) dans ce processus ».

A noter également que l'initiative d'un atelier thématique a été largement saluée, notamment par les acteurs de celui-ci.

4.2 Les commentaires défavorables

Les commentaires défavorables ont été peu nombreux par écrit (5).

Un commentaire a mis en cause l'ergonomie du site Internet de la concertation. Il a fait l'objet d'une réponse du garant.

Deux commentaires ont concerné: l'un le retard apporté par la maîtrise d'ouvrage à donner une réponse à une question, l'autre le retard apporté à la publication d'une contribution sur le site Internet.

Seuls deux commentaires ont critiqué, d'ailleurs sans agressivité excessive, le principe même de la concertation :

- l'un qui exprimait son opposition à une « concertation qui ne prend pas en compte le développement durable » ;
- l'autre qui estimait prématurée l'organisation de la concertation avant qu'ait été vérifiée la concédabilité de l'autoroute.

Les auteurs de ces deux commentaires ont reçu une réponse.

Quelques commentaires recueillis pendant ou après les réunions publiques ont critiqué la réactivité de la mise à jour du site Internet ou des réponses.