

RN57
Déviation Est
de **Vesoul**

CONCERTATION PUBLIQUE

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



DOSSIER DE PRESSE

Sommaire

1. Une déviation attendue de longue date	3
2. Un territoire d'étude complexe	5
3. Les objectifs et enjeux de la déviation	7
4. Quel tracé pour la déviation Est de Vesoul ?	8
5. Approfondissement des variantes B et C	10
6. La variante préférentielle de l'État	13
7. Parole aux acteurs du territoire	14

1. Une déviation attendue de longue date

Une opération du programme d'aménagement de la RN57 entre Besançon et Remiremont

L'opération s'inscrit dans un programme d'aménagement routier portant sur la réalisation de l'itinéraire RN 57 Remiremont - Besançon, soit 106 km au total sur cet axe de transit reliant le Bénélux à la Suisse via la Lorraine et la Franche-Comté.



Retour sur l'historique du projet

Porté par l'État, le projet de déviation Est de Vesoul a connu **différentes évolutions**. Le travail d'étude et de conception mené à l'échelle de l'itinéraire a donné lieu à une première concertation publique présentant trois variantes pour la section 7 - déviation Est de Vesoul. La variante retenue a été déclarée d'utilité publique par le décret du 1er février 2002, qui a également conféré le statut de route express à la totalité de l'itinéraire Remiremont-Besançon.

En 2006, un ensemble d'entités distribuées autour de l'agglomération est désigné comme site Natura 2000 « pelouses de la région vésulienne et vallée de la Colombine », dont l'une des entités est en interaction avec le tracé retenu : le site de « Grande Planche ». Reconnu comme zone de protection spéciale - ZPS par l'arrêté ministériel du 12 avril 2006, il a également été classé comme

Site d'Intérêt Communautaire (SIC) en mai 2009. De nouveaux arrêtés de protections d'espèces et de leurs habitats (2007 et 2009) sont également venus renforcer la législation concernant les espèces protégées. Dans la mesure où elles n'ont pas été intégrées au processus d'étude, la faisabilité du tracé de la déviation Est de Vesoul, déclaré d'utilité publique en 2002, a été remise en cause.

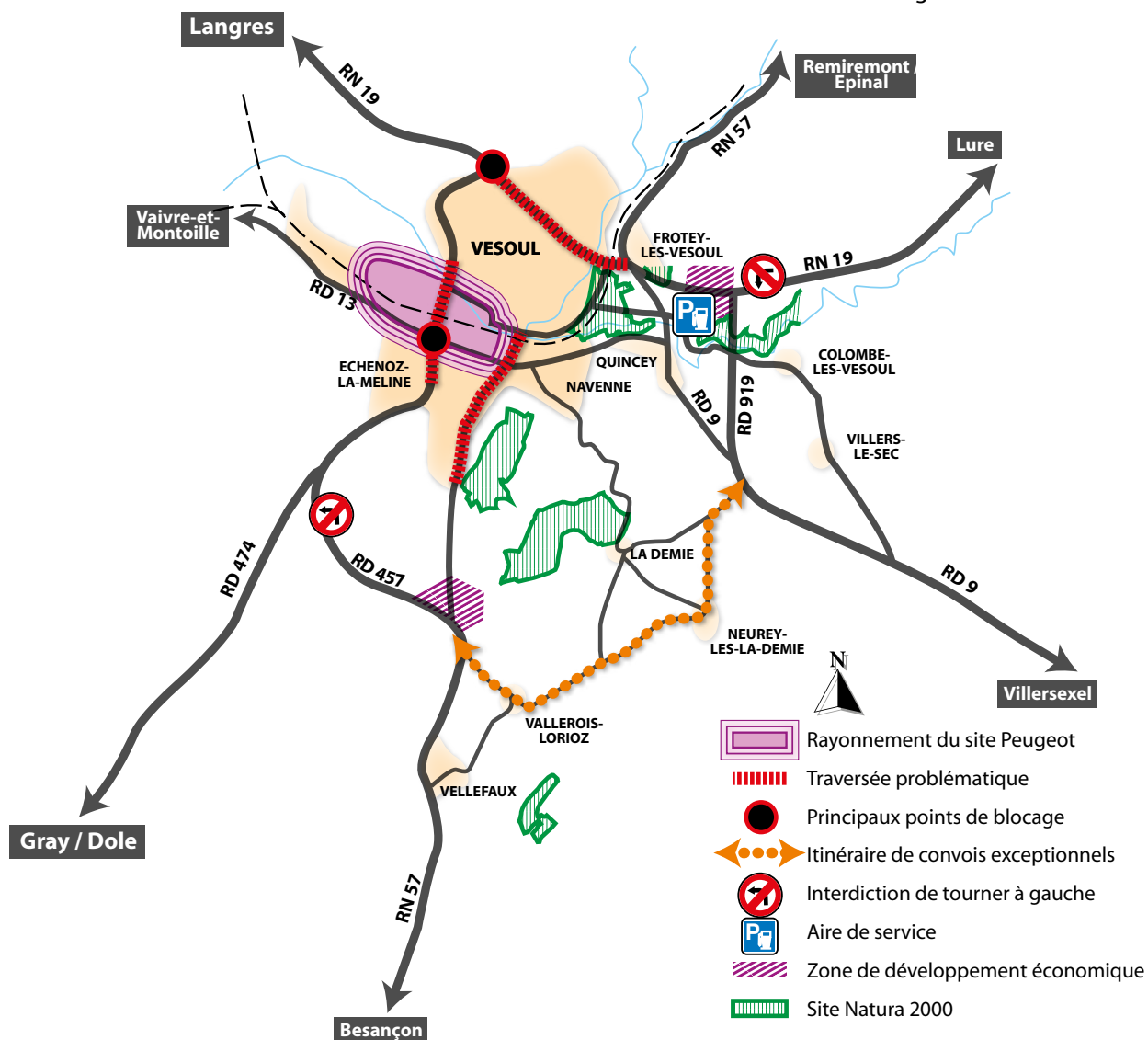
Une nouvelle phase d'études, intégrant notamment les nouvelles contraintes réglementaires et les enjeux de conservation du site Natura 2000, a été engagée en 2010 en vue de redéfinir des variantes, de retenir un nouveau parti d'aménagement et d'obtenir une nouvelle déclaration d'utilité publique spécifique à cette déviation Est de Vesoul.



Une circulation en perpétuelle augmentation

Des études de circulation réalisées entre 2010 et 2012 ont montré que la **traversée de l'agglomération de Vesoul à partir de la RN19, de la RN57 ou de la RD457 était problématique.**

Les prévisions indiquent qu'à l'horizon 2025 **les conditions de circulation continueront de 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.



2. Un territoire d'étude complexe

Un diagnostic du territoire a été réalisé pour comprendre les contraintes et les opportunités d'aménagement par rapport au projet de déviation. Il intègre les aspects réglementaires (plans de prévention, espèces protégées, patrimoine...) ainsi que les dernières orientations de la loi Grenelle II (trame verte et bleue...).

Une topographie contraignante

Le territoire est marqué par un **relief hétérogène**. Formée de collines, de vallons et de plateaux, la topographie reste une difficulté majeure qui peut

contraindre la réalisation d'infrastructures avec de **fortes pentes**, ou la nécessité de réaliser des ouvrages d'art conséquents.

Des réserves souterraines en eau précieuses

Le réseau hydrographique est très limité puisque la Colombine est la seule rivière permanente de la zone d'étude. Le substrat karstique est favorable à l'infiltration des eaux et les ressources souterraines sont nombreuses et particulièrement vulnérables. La zone constitue un vaste **secteur d'alimentation en eau potable pour l'agglomération vésulienne** et plusieurs périmètres de protection des captages sont en place.



Périmètre de captage de Font-de-Champdamoy

Un environnement naturel à préserver

Le territoire d'étude du projet de déviation présente un **patrimoine naturel riche et diversifié**. Les forêts et les prairies sont les habitats naturels dominants. Entre 2010 et 2012, des campagnes d'inventaires de terrain ont permis de préciser les enjeux en matière de préservation des espèces et des habitats naturels. Une trentaine d'habitats naturels sur la zone d'étude, dont 8 d'intérêt communautaire ont été recensés.

Au niveau floristique, aucune espèce protégée ou d'enjeu local (liste rouge) n'a été relevée, malgré un cortège diversifié. **Près de 80 espèces animales protégées ont été inventoriées sur la zone d'étude** : insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux et mammifères.



Barbastelle



Pie-arièche écorcheur

Le territoire du projet est marqué par la **présence d'un site Natura 2000**. Il a été sélectionné pour la rareté ou la fragilité des habitats naturels et des espèces sauvages, dites « d'intérêt communautaire », en application des directives Oiseaux et Habitats.



L'importance du secteur agricole et sylvicole

L'agriculture et la sylviculture représentent les principales activités économiques du territoire.

L'agriculture du secteur est regroupée sur les fonds de vallée et les pieds de coteaux. Elle présente une **proportion dominante de prairies**, avec une présence importante de prairies permanentes, notamment sur les plateaux.

Le territoire a bénéficié d'un aménagement foncier (remembrement agricole) récent permettant aux exploitants agricoles (entre Neurey-lès-la-Demie et la Demie notamment) d'optimiser leur production. De jeunes exploitants se sont installés

à cette occasion dynamisant un peu plus l'activité sur le secteur d'étude. Le tracé retenu devra donc limiter le plus possible l'impact sur cette activité importante.

La sylviculture est également bien présente avec plusieurs **massifs boisés exploités sur les reliefs**. Le maintien de voies d'accès fonctionnelles aux massifs forestiers représente un enjeu important pour permettre la pérennité des exploitations.



Un territoire relativement préservé de l'urbanisation

Le territoire est peu aménagé. Les poches urbanisées sont constituées par les villages de La Demie, Neurey-lès-la-Demie, Valleriois-Lorioz et Vellefaux. Le secteur ne comprend **pas de zone d'activité** mais il existe des projets de zone de développement économique au niveau de la

jonction RD 457 / RN 57 (Valleriois-Lorioz) et de la jonction RN 19 / RD 919 (Frotey-les-Vesoul).

Le territoire possède un **petit patrimoine historique et culturel** dont certains éléments sont classés en monuments historiques (croix, châteaux).

3. Les objectifs et enjeux de la déviation

5 objectifs principaux

La déviation Est de Vesoul a pour but de :

- ✚ Diminuer le trafic sur la RD 457 (rocade Ouest)
- ✚ Réduire fortement les nuisances pour les riverains de la RN 57 au Nord de Valleriois-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

Le site du projet de déviation Est de Vesoul étant complexe, de nombreux enjeux entourent cette opération :

- ✚ 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 et protection 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. Quel tracé pour la déviation Est de Vesoul ?

Les 4 variantes proposées

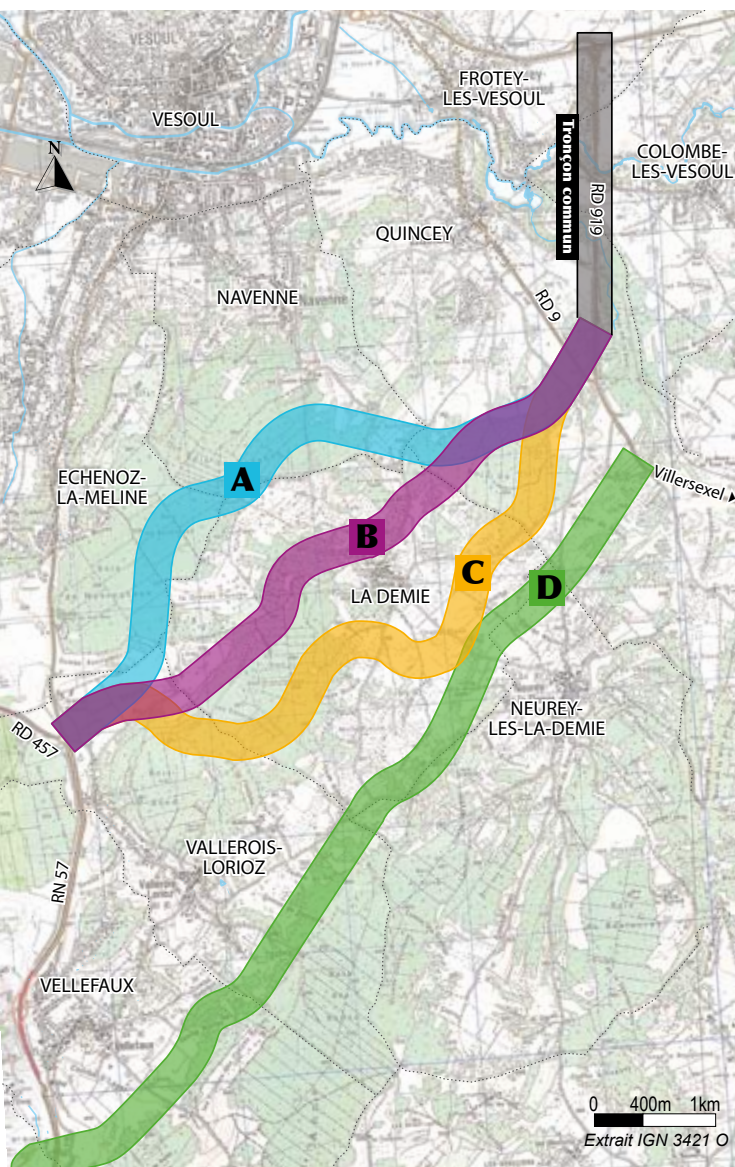
Après de nombreuses études techniques, 4 variantes ont été retenues pour le projet de déviation Est de Vesoul. A l'issue de la concertation, une variante sera choisie par le maître d'ouvrage. Les études se poursuivront pour définir précisément un tracé qui sera ensuite soumis à une procédure de déclaration d'utilité publique.

Quatre variantes divisées en deux familles distinctes ont été étudiées :

- une famille de trois variantes courtes (A, B et C) reliant la RD9 à la RN57 (giratoire de Valleriois-Lorioz),
- une variante longue (D) reliant la RD9 à la RN57 au Sud de Vellefaux.

Les caractéristiques communes des variantes

- Un tronçon commun pour les 4 variantes (RD 919)
- 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



Variante A (hors tronçon commun)

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 maximal de 6 %
Hauteur maximum des déblais : 20 m
Hauteur maximum des remblais : 8 m
Créneaux de dépassement : 2,4 km (Nord/Sud), 4,5 km (Sud/Nord)
Coût : entre 75 et 80 millions d'euros (juin 2012)

Variante B (hors tronçon commun)

Longueur : 5,45 km
Origine : giratoire existant RN57/RD457
Extrémité : giratoire à créer avec la RD9/RD919
Profil en long : pente maximal de 6 %
Hauteur maximum des déblais : 15 m
Hauteur maximum des remblais : 12 m
Créneaux de dépassement : 2,5 km (Nord/Sud), 2,1 km (Sud/Nord)
Coût : entre 40 et 45 millions d'euros (juin 2012)

Variante C (hors tronçon commun)

Longueur : 6,45 km
Origine : giratoire existant RN57/RD457
Extrémité : giratoire à créer avec la RD9/RD919
Profil en long : pente maximal de 6 %
Hauteur maximum des déblais : 10 m
Hauteur maximum des remblais : 12 m
Créneaux de dépassement : 1,5 km (Nord/Sud), 2 km (Sud/Nord)
Coût : entre 40 et 45 millions d'euros (juin 2012)

Variante D (hors tronçon commun)

Longueur : 6,05 km
Origine : au sud de la RN57 au niveau de la RD62
Extrémité : giratoire à créer avec la RD9/RD919
Profil en long : pente maximal de 5 %
Hauteur maximum des déblais : 11 m
Hauteur maximum des remblais : 13 m
Créneaux de dépassement : 2 km (Nord/Sud), 2 km (Sud/Nord)
Coût : entre 55 et 60 millions d'euros (juin 2012)

Comparer pour mieux choisir

		VARIANTE A	VARIANTE B	VARIANTE C	VARIANTE D
FONCTIONNALITÉS	Réduction des nuisances				
	Trafic				
	Qualité des dessertes				
	Linéaire de dépassement				
	Temps de parcours				
ENJEUX / IMPACTS	Aménagement du territoire				
	Paysage et patrimoine culturel				
	Cadre de vie				
	Agriculture et sylviculture				
	Protection de la ressource en eau				
	Milieu naturel*				
	Gaz à effet de serre				
TECHNIQUE ET FINANCIER	Risques techniques				
	Mouvement des terres				
	Contraintes entretien / exploitation				
	Coût de l'opération				

* Des compléments d'analyse ont été nécessaires pour apprécier les enjeux des variantes notamment au regard de Natura 2000

Variantes A et D

Au vu des critères de l'analyse comparative, les variantes A et D apparaissent comme étant les variantes qui cumulent le plus d'aspects négatifs.

■ La variante A :

La variante A se situe dans un contexte principalement naturel (coteaux boisés). Sa fonctionnalité est intéressante sur tous les critères. Son impact est important en termes d'aménagement et de paysage, mais reste acceptable au vu des autres variantes. C'est au final sa **faisabilité technique et financière qui posent problème**. Dans un secteur au relief marqué, elle nécessite la réalisation d'un ouvrage conséquent dont **le coût et les incidences techniques oblitèrent son intérêt**.

■ La variante D :

La variante D au Sud se démarque comme étant la plus défavorable. Elle est moins attractive en termes de trafic et moins fonctionnelle. Ses impacts sont conséquents et s'exercent sur un territoire agro-naturel sensible, **mettant en péril l'intégrité de l'activité agricole, du paysage et des espaces naturels**. Enfin sa **faisabilité**, en l'absence de contrainte majeure identifiée, reste **moyenne pour un coût important**.

Variantes B et C

Au regard de l'analyse comparative, le choix le plus pertinent semble devoir être fait entre les variantes B et C.

■ Points positifs des variantes B et C :

Ces deux variantes sont **fonctionnelles**. Elles permettent un **report de trafic** satisfaisant et répondent correctement aux objectifs de l'opération. Leur **faisabilité technique** est également bonne. Ce sont aussi les variantes les plus intéressantes d'un point de vue technique, tout en présentant un **coût raisonnable**.

■ Points négatifs :

Située en fond de vallée, la **variante C** génère de lourds impacts sur l'activité agricole et représente un enjeu d'intégration paysagère très difficile du fait de sa situation particulièrement exposée entre les villages de La Demie et Neurey-lès-la-Demie. Son impact acoustique est important et son emprise pose aussi problème puisqu'elle coupe des milieux prairiaux et forestiers.

La **variante B** limite les emprises sur l'activité agricole mais présente néanmoins des impacts potentiels sur le site Natura 2000 puisque le fuseau concerne directement le site.

5. Approfondissement des variantes B et C

Parmi les 4 fuseaux proposés, les variantes B et C ont fait l'objet d'une étude approfondie pour analyser leurs impacts sur l'environnement et sur les milieux naturels. L'objet de cette étude était notamment de quantifier les incidences de ces variantes sur le site Natura 2000. Cette étude approfondie s'inscrit dans le cadre de la démarche « Éviter-Réduire-Compenser ».

La démarche « Éviter-Réduire-Compenser »

Des approfondissements sur les variantes B et C ont été engagés par la maîtrise d'ouvrage pour préciser certains enjeux liés aux incidences potentielles sur l'état de conservation des habitats et espèces visées par les sites Natura 2000.

Ces études complémentaires ont permis d'identifier les mesures à mettre en oeuvre dans le cadre de la **démarche « Éviter - Réduire - Compenser »**. En effet, les impacts sur les milieux naturels doivent être évités, à défaut réduits, et en dernier recours compensés.

Quelques exemples :

✎ Mesures d'évitement :

Adaptation du tracé, des ouvrages, de la géométrie, etc.

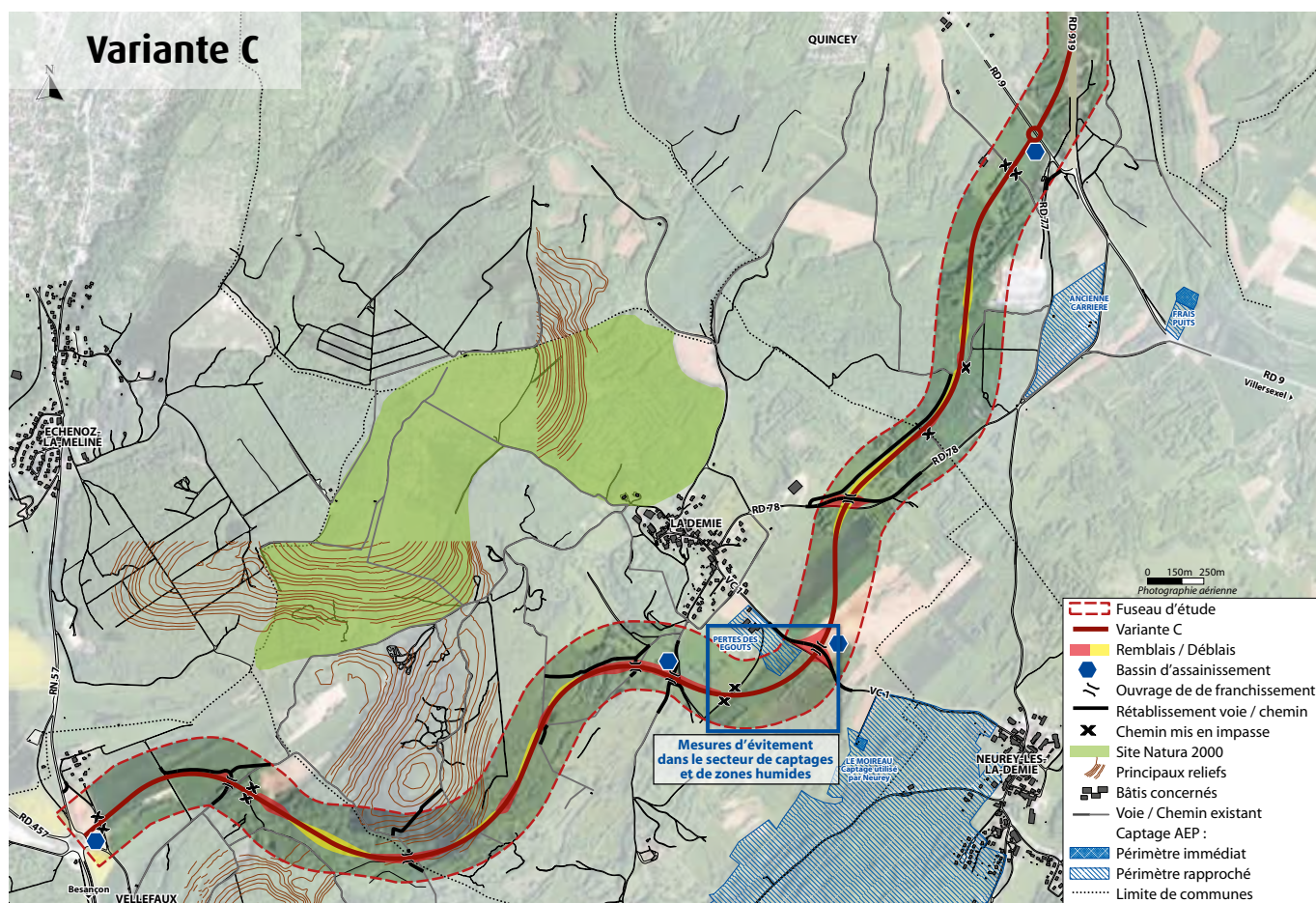
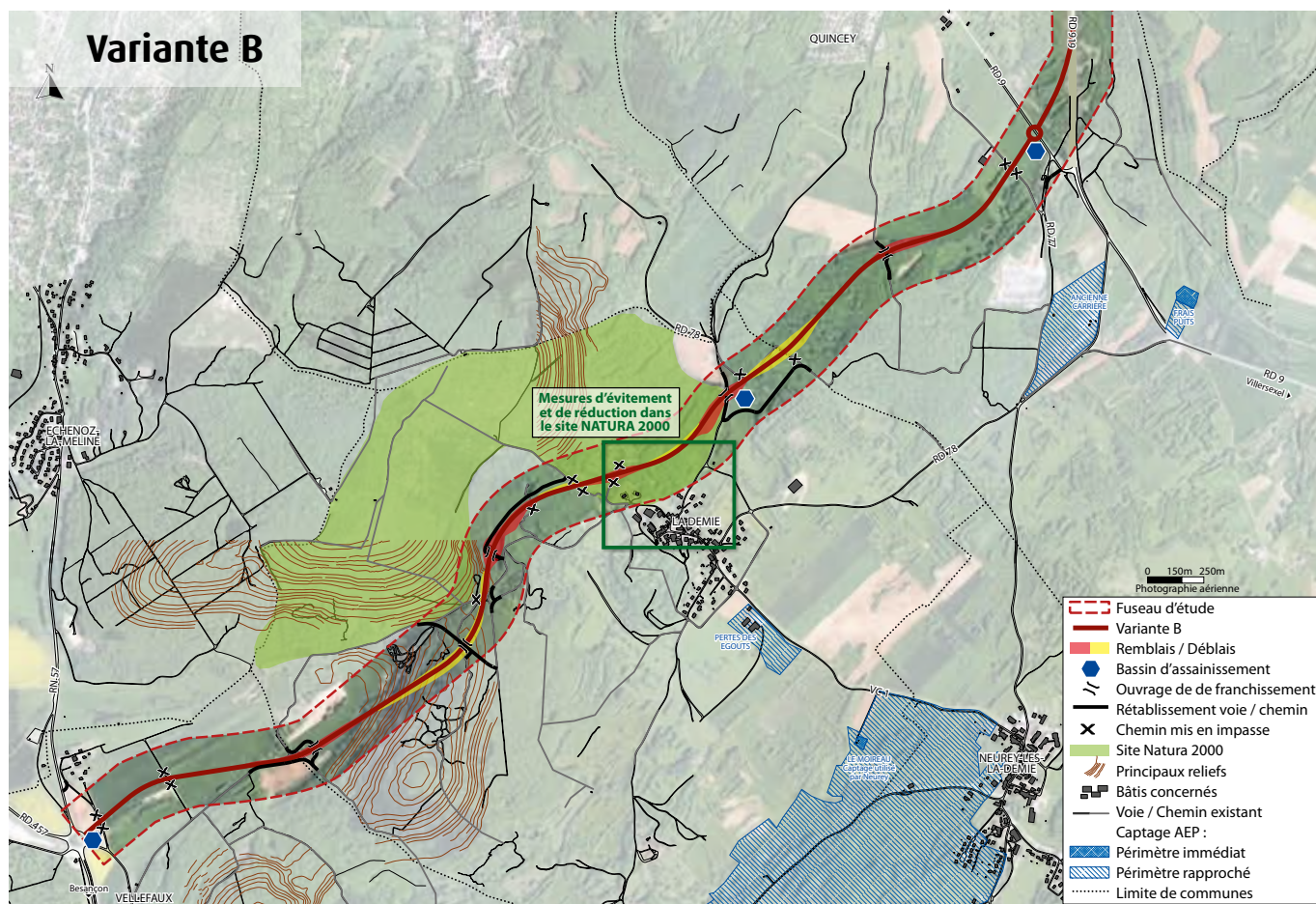
✎ Mesures de réduction :

Valorisation écologique des ouvrages et des espaces verts créés, etc.

✎ Mesures de compensation :

Création ou reconstitution des milieux naturels tels que des zones humides, des vasières, des boisements, etc.

Zoom sur les variantes B et C





Les mesures d'évitement et de réduction proposées

Les mesures d'évitement et de réduction proposées apportent des solutions concrètes pour diminuer l'impact de la future infrastructure routière sur l'environnement et sur l'écosystème du territoire du projet.

Les mesures communes aux deux variantes :

- ✎ Adaptation aux composantes géographiques et paysagères du site
- ✎ Optimisation du profil de la voie afin de limiter son emprise
- ✎ Rétablissement des voies et chemins interceptés (accès aux massifs forestiers, aux zones agricoles et à la vallée)
- ✎ Adaptation du tracé pour réduire l'emprise de la déviation sur les zones sensibles (site Natura 2000, zones humides, etc)
- ✎ Respect de la faune pendant la phase travaux (hors période d'hivernage des espèces sensibles ou de nidification)
- ✎ Aménagement paysagers permettant la création de prairie de fauche et de taillis arbustifs
- ✎ Déblais sur les secteurs sensibles pour faciliter le franchissement de l'avifaune et des chiroptères
- ✎ Mise en place de « tremplins verts » (alignement d'arbres le long de la route) pour sécuriser le franchissement des volatiles
- ✎ Plantation de boisements et recépage

Les mesures spécifiques à la variante B :

- Réduction de la largeur de la voirie (nouvelle réglementation sur les infrastructures)
- Construction de protection acoustique de type écran ou butte de terre pour les bâtiments exposés aux nuisances de l'infrastructure routière
- Collecte des eaux pluviales de la chaussée de part et d'autre de la voie et renvoi vers 3 bassins de rétention et d'épuration (de l'ordre de 700 m²)

Les mesures spécifiques à la variante C :

- Mise en place de 4 bassins de rétention et d'infiltration (de 500 à 1500 m²) dont la végétalisation assurera la phytoépuration et le piégeage des hydrocarbures
- Aménagement de plantation associées à des modelages de terrain permettant de limiter l'impact visuel et sonore de l'infrastructure pour les habitants du village de La Demie

6. La variante préférentielle du maître d'ouvrage

L'évaluation, en s'appuyant sur les analyses et sur les mesures d'évitement et de réduction à engager dans le projet, peut conclure à **l'absence d'effet significatif sur l'environnement pour chacune des variantes B et C.**

Cependant **la variante B**, à l'issue de l'analyse, présente l'impact **le moins important sur le milieu naturel** en épargnant les habitats d'intérêt communautaire prioritaire. En outre, elle traduit une **meilleure conservation du paysage et patrimoine culturel** en épargnant au mieux les activités liées à l'agriculture et la sylviculture.

Ces critères représentent des enjeux forts des territoires rencontrés par le projet, c'est pour cette raison que **la variante préférentielle, du point de vue du maître d'ouvrage, est la variante B**, complétée par l'aménagement sur place de la RD919 entre le carrefour avec la RD9 et l'échangeur avec la RN19 au Nord, repris pour assurer tous les échanges.

7. Parole aux acteurs du territoire

Comment participer ?

Pour susciter le débat autour du projet et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL Bourgogne-Franche-Comté déploie un large dispositif de mobilisation et d'information sur le projet de déviation Est de Vesoul et la concertation en cours.

S'INFORMER

*
Vellefaux
Vallerois-Lorioz
La Demie
Neurey-lès-la-Demie
Echenoz-la-Meline
Navenne
Quincey
Colombe-lès-Vesoul
Frotey-lès-Vesoul
Vesoul

■ **Un dossier de concertation**, à disposition dans les mairies* et en libre téléchargement sur le site internet dédié à l'opération. C'est le document le plus complet sur le projet de déviation Est de Vesoul.

■ **Une exposition sur le projet** installée dans les mairies de Vesoul, La Demie, Neurey-lès-la-Demie et Vallerois-Lorioz.

■ **Une rubrique dédiée sur le site internet de la DREAL**

www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/rn57-deviation-est-de-vesoul-r631.html

ÉCHANGER

■ **Une réunion publique :**
Judi 8 décembre à 18h30
Salle Parisot à Vesoul (Place Pierre Renet)



S'EXPRIMER

■ **Lors de la réunion publique** du jeudi 8 décembre à 18h30, salle Parisot à Vesoul (Place Pierre Renet)

■ **Dans les registres de concertation**, accessibles dans les mairies*

■ **Par courrier électronique** à l'adresse suivante : concertation-rn57-vesoul-est.dreal-bfc@developpement-durable.gouv.fr

■ **Par courrier postal**, à envoyer aux maires des villes*. Tous les courriers reçus pendant la période de concertation seront joints au registre.

RAPPEL DES JOURS ET HEURES D'OUVERTURE DES LIEUX D'EXPOSITION

Mairie de Vesoul

du lundi au vendredi : 8h-12h / 13h30-17h

Mairie de La Demie

le mardi : 14h-17h

le vendredi : 15h-18h

Mairie de Neurey-lès-la-Demie

du lundi au mercredi : 10h-12h

le jeudi : 17h-19h

Mairie de Vallerois-Lorioz

le mardi : 8h-12h / 13h30-18h30

le jeudi : 9h-13h

Et après ?

Un **bilan de cette phase de concertation** sera rédigé et mis à disposition dans la rubrique du projet du site internet de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté d'ici début 2017.

Il permettra à l'État et ses partenaires de choisir une variante de tracé en vue de la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

CONTACTS

DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Mission communication

Patricia DROZ

tél : 03.81.21.67.18 / 07.61.20.94.79

www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr

