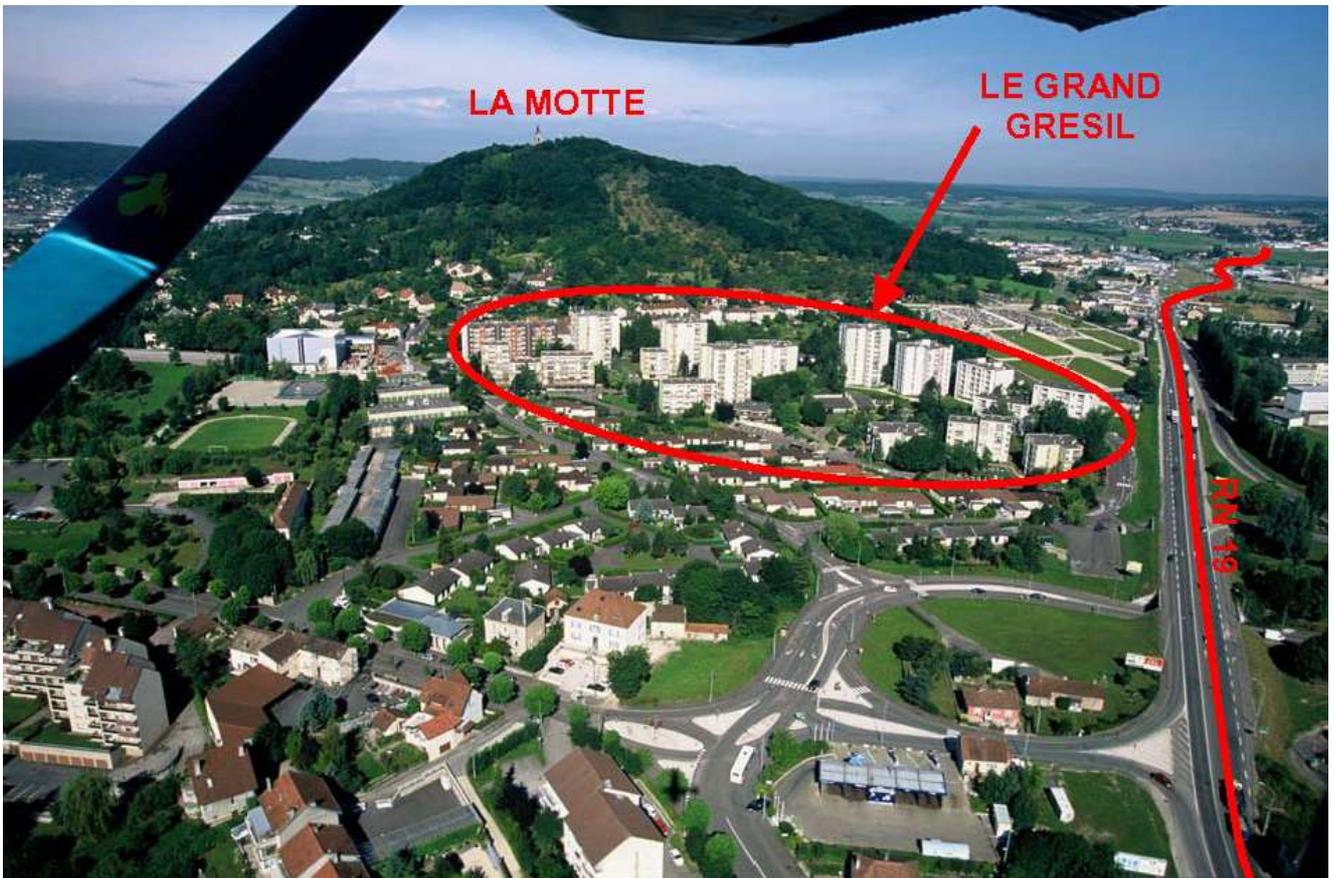


II. LES OPTIONS ENVISAGEES POUR LA SECTION VESOUL OUEST – VESOUL EST

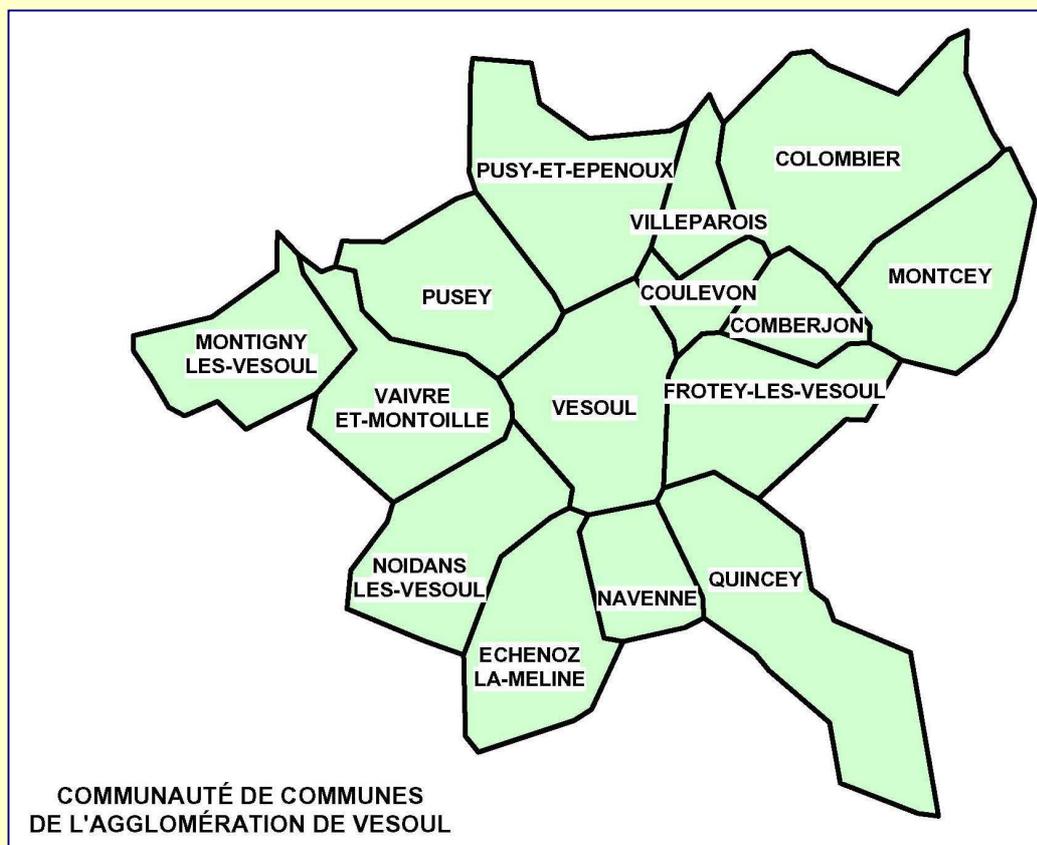
L'aménagement de la RN19 au droit de l'agglomération vésulienne implique la prise en compte de plusieurs dimensions et notamment :

- les interactions avec le tissu urbain ;
- une forte sensibilité environnementale (contrairement à la section précédemment décrite) ;
- la présence d'un autre axe structurant : la RN57.

La situation actuelle



La périphérie de Vesoul (18 000 habitants intra-muros) se compose des communes de : Noidans-les-Vesoul, Vaivre-et-Montoille, Pusey, Echenoz-la-Méline à l'Ouest ; Navenne, Quincey, Frotey-les-Vesoul, Colombe, Dampvalley au Sud et à l'Est ; Pusy-et-Epenoux, Coulevon, Comberjon, Villeparois au Nord. Elles font partie, hormis Colombe et Dampvalley, de la CCAV (Communauté de communes de l'Agglomération de Vesoul) qui compte quelque 30 000 habitants.



La RN19 franchit l'agglomération de Vesoul au Nord, à travers une zone périurbaine comprenant essentiellement des activités commerciales et des immeubles d'habitation collective, ainsi qu'un lycée important, et à l'Est, en longeant les quartiers d'habitat individuel de Frotey-les-Vesoul qui se sont développés à flanc de coteau (quartier du Sabot). Elle crée de fait une coupure dans l'organisation de l'urbanisation et la vie locale. De plus, du fait d'un trafic en développement et d'une part relativement importante de poids lourds, les quartiers traversés subissent des nuisances importantes.

Les quartiers impactés par la RN19 actuelle sont : Montmarin (habitations + 1 collège et 2 lycées), la Vaugine, Grand-Grésil (quartier d'habitations), le Transmarchement¹⁷ (entrée Nord de Vesoul par la RN57 et entrée Est de Vesoul par la RN19). Les espaces naturels marquants du relief tels que la Motte, le Sabot et la Vallée du Durgeon font partie des enjeux importants à prendre en compte dans le projet.

¹⁷ A la croisée de ces deux nationales, ce nom évoque un lieu d'échange entre rail et route détruit dans les années 80.

Une fonction fortement liée à l'agglomération

Au droit de Vesoul, la principale fonction de la RN19 est la **desserte de l'agglomération** et le **trafic local interne**. Les études montrent en effet que 57% du trafic est d'origine ou à destination du centre ville. Le transit complet – c'est-à-dire d'origine ou à destination de la Vaugine et du Transmarchement – représente 38% du trafic .

En janvier 2001, une démarche d'analyse de la valeur a été conduite, mobilisant, autour des services locaux des ministères de l'équipement (DDE70, mission RN19) et de l'écologie (DIREN Franche-Comté), des responsables politiques (communauté de communes de l'agglomération vésulienne, commune de Frotey-les-Vesoul), le comité de liaison interconsulaire (CCI, CM, CA), des services techniques de collectivités (conseil général de la Haute-Saône, ville de Vesoul), le directeur de l'OPAC (office HLM), des représentants associatifs (Nature-Environnement, Habitants du Sabot). Ce groupe de travail a isolé, **au sein des fonctions générales que doit assurer l'itinéraire A31-Delle, les fonctions spécifiques de la RN19 pour l'agglomération de Vesoul :**

- drainer les trafics de transit, faciliter le franchissement de l'agglomération, garantir la capacité de transit à terme ;
- distribuer les trafics Est-Ouest ;
- raccorder correctement la RN19 au réseau primaire de Vesoul ;
- améliorer le cadre de vie et la sécurité des riverains, les protéger des nuisances de bruit et de pollution ;
- organiser le paysage urbain et (re)valoriser l'agglomération ;
- s'inscrire dans le cadre d'un projet urbain structurant visant à « recoudre » le tissu urbain et à connecter le centre-ville avec les quartiers.

L'aménagement de la RN19 constitue l'élément structurant pour un projet de recomposition urbaine, qui concerne non seulement les quartiers mais également l'image et le fonctionnement de l'agglomération : résorber l'effet de coupure, faciliter les échanges avec le centre-ville, renforcer la sécurité des usagers, améliorer le cadre de vie des habitants.

Menée à l'initiative des services de l'Etat, une première étude de projet urbain – envisagée dans le cas de l'aménagement sur place – montre qu'il existe un potentiel de logements et d'activités et une possibilité de rénovation urbaine de secteurs actuellement dépréciés. L'espace concerné est de 5 à 6 ha, sur lequel une première évaluation donne un potentiel de 200 logements et de 15 000 m² de SHON d'activité commerce ou bâtiments publics.

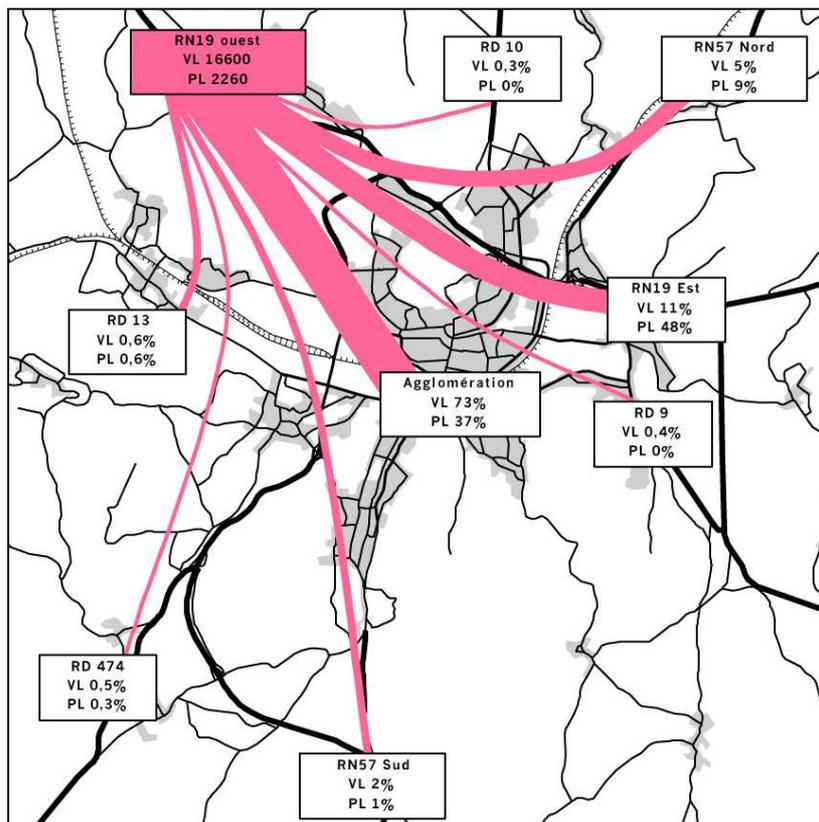
Des trafics appelés à se développer

Situation actuelle

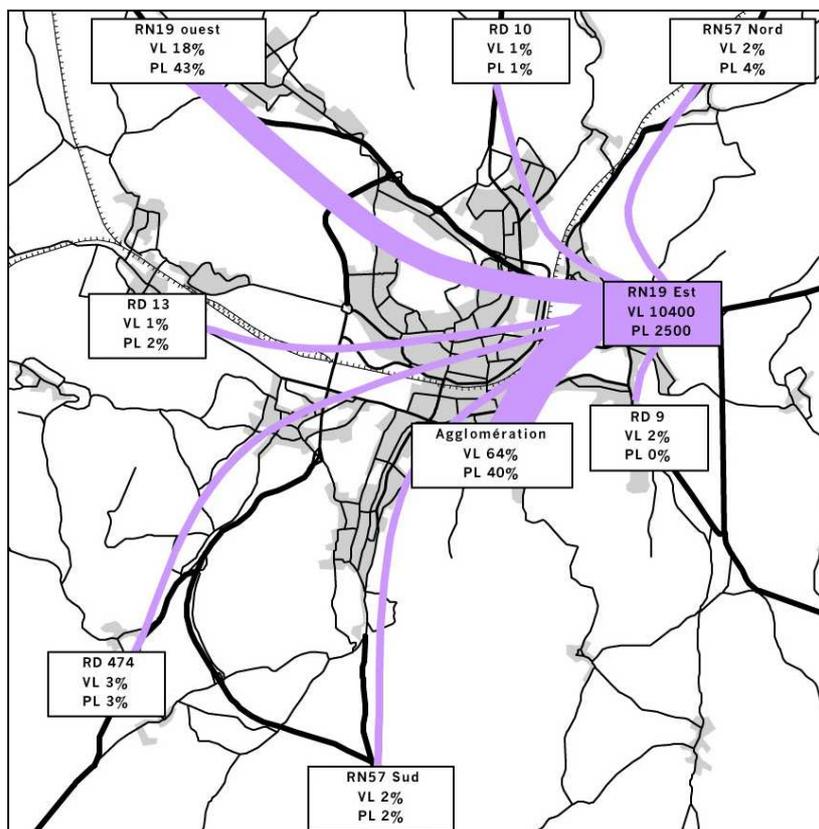
A l'heure actuelle, les trafics sur la RN19 vont de 13 000 véhicules/jour au niveau du Sabot¹⁸ à 25 000 véhicules/jour au droit des quartiers du Grand Grésil et du Montmarin, avec environ 3 500 poids lourds.

¹⁸ Plus précisément au droit du lieu-dit « Bayard ».

REPARTITION DES FLUX DE LA RN19 OUEST SUR L'AGGLOMERATION (SUR UN JOUR OUVRABLE, 2 SENS CONFONDUS)



REPARTITION DES FLUX DE LA RN19 EST SUR L'AGGLOMERATION (SUR UN JOUR OUVRABLE, 2 SENS CONFONDUS)



Situation à horizon 2020

Les chiffres indiquant les trafics attendus à l'horizon 2020 dans la suite du document résultent de l'étude de trafic conduite entre 2002 et 2005 (étude réalisée par le cabinet MVA).

A l'horizon 2020 – dans la situation dite « de référence » qui intègre la déviation Est de Vesoul par la RN57 (mais pas le barreau de Montcey, sur la RN57) ainsi que l'aménagement de la RN19 de part et d'autre de l'agglomération vésulienne – les trafics sur la RN19 devraient atteindre 26 000 véhicules/jour au niveau du Sabot à 31 000 véhicules/jour au droit des quartiers du Grand Grésil et du Montmarin, avec environ 5 300 poids lourds.

Ces prévisions prennent en compte les données socio-économiques locales, notamment en matière d'évolution de la population et de création d'emplois. Les taux de croissance appliqués correspondent au scénario de projection suivant :

- application entre 2002 et 2015 de l'évolution tendancielle de population constatée entre les recensements de 1990 et 1999, puis taux de croissance divisés par 2 entre 2015 et 2020 ;
- estimation des créations d'emplois entre 1999 et 2020 à partir des projets de développement économiques prévus localement.

Ce scénario est caractérisé par les paramètres d'évolution suivants :

- taux de croissance annuels linéaires de la population :
 - de 0,0348% dans le périmètre rapproché (agglomération de Vesoul), et de 0,2144% dans le périmètre élargi (25 km autour de Vesoul), entre 2002 et 2015 ;
 - de 0,0174% dans le périmètre rapproché, et de 0,1072% dans le périmètre élargi, entre 2015 et 2020 ;
- + 1 175 emplois créés sur l'agglomération entre 1999 et 2020.

Les hypothèses de mobilité retenues dans le modèle de trafic de cette étude¹⁹ sont liées à l'observation de l'enquête transport et communication de 1994 (hypothèses du modèle régional) et à l'analyse des mobilités de villes de taille comparable à Vesoul (doc. CERTU, hypothèses supplémentaires pour le modèle de Vesoul). Aussi, hormis les flux de longue distance soumis aux contraintes macro-économiques nationales, les flux locaux respectent l'hypothèse d'un maintien de la mobilité en terme de véhicule particulier par habitant dans le futur. En effet, la motorisation actuelle à Vesoul est déjà élevée et les transports en commun ont peu d'influence stratégique sur la mobilité des habitants de l'agglomération.

Ces prévisions ont été établies conformément aux règles de l'art de l'époque²⁰. En particulier, les hypothèses retenues en matière d'évolution du trafic longue distance reposent sur des travaux révolus du SESP²¹.

Aussi, les prévisions de trafic du projet seront mises à jour à partir des derniers travaux du SESP de 2006²², dans le cadre de la poursuite des études.

¹⁹ Modèle urbain intégrant les spécificités de l'agglomération vésulienne.

²⁰ Application, pour les trafics longue distance, de l'annexe 5 de la circulaire n° 98-99 du 20 octobre 1998 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne.

²¹ Cf. détail de ces hypothèses dans le chapitre traitant des trafics attendus sur la section A31 – Vesoul Ouest, page 37.

²² Note de mise à jour du SESP (« La demande de transport en 2025 – Projection des tendances et des inflexions », mai 2006).

L'impact d'un autre axe important : la RN57

La problématique d'aménagement dans l'agglomération vésulienne dépasse le cadre strict de la RN19 (trafic Est-Ouest) et englobe la question du trafic Nord-Sud via la RN57.

Un contournement Ouest via la RD457 est en service depuis plusieurs années, mais il est déjà saturé actuellement. Il s'agit d'une section difficilement aménageable, notamment au niveau du pont PSA qui constitue un point noir majeur dans le fonctionnement actuel de l'agglomération.

La RN57 fait l'objet d'un projet de déviation Est de la ville dont les travaux ont été déclarés d'utilité publique en 2002. Cette déviation se décompose en trois sections : le barreau de Montcey (au Nord), une portion de section commune RN19/RN57 (à l'Est, entre Frotey et Dampvalley), et le contournement Est (au Sud).

Il est prévu de réaliser d'abord le contournement Est, puis dans un second temps la partie Nord de cette déviation. Par rapport à cet échéancier, deux scénarii sont envisagés quant à l'aménagement de la traversée de Vesoul par la RN19 : soit l'intercaler entre les deux étapes précitées (contournement Est => RN19 => barreau de Montcey), soit le positionner à leur suite (contournement Est => barreau de Montcey => RN19).

L'aménagement de la RN57 au droit de Vesoul aura des conséquences en terme de trafic sur le fonctionnement de l'agglomération : le contournement Est de Vesoul par la RN57 devrait décharger efficacement la traversée de la ville par la RN19 entre Le Transmarchement et La Vaugine, ainsi que le contournement Ouest. En revanche, en l'absence du barreau de Montcey, il devrait charger la RN19 à Frotey (entre l'extrémité Nord du contournement Est et Le Transmarchement).

