



RN19

Héricourt – Echangeur de Sevenans

Dossier d'enquête publique

**Volume 1 – Dossier d'enquête
préalable à la DUP**

**Pièce F – Avis, bilan de la concertation
et mémoire en réponse**

Janvier 2024

Repères au sein du dossier d'enquête préalable à la DUP

Guide de lecture

Volume 1 : Le dossier d'enquête préalable à la DUP

- L Pièce A : Objet de l'enquête - Informations juridiques et administratives
- L Pièce B : Plan de situation
- L Pièce C : Plan général des travaux
- L Pièce D : Notice explicative caractéristiques des ouvrages les plus importants et appréciation sommaire des dépenses
- L Pièce E : Evaluation socio-économique
- L **Pièce F : Avis, bilan de la concertation et mémoire en réponse**

*Le présent document
constitue la pièce
suivante*



Volume 2 : L'étude d'impact

- L Pièce A : Résumé non technique
- L Pièce B : Etude d'impact
- L Pièce C : Annexes de l'étude d'impact
- L Pièce D : Avis de l'AE et mémoire en réponse à l'avis de l'AE

Volume 3 : Le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE)

- L Pièce A : Pièces générales
- L Pièce B : Volet Loi sur l'Eau
- L Pièce C : Demande de dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement
- L Pièce D : Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000

| Ind. | Date | Nature de l'évolution | Rédaction | Vérification | Validation |
|------|------------|--------------------------|-----------|--------------|------------|
| | | | Nom | Nom | Nom |
| B02 | 12/01/2024 | Version enquête publique | CNG | CNG | CNG |
| A01 | 04/08/2022 | Finalisation pour CIS | CNG | CNG | CNG |
| | | | | | |
| | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|---|---|---|---|---|---|---|-------|---|---|---------|---|---|----------|---|---|-------|---|---|---|---|---|--------|---|---|
| 0 | 1 | 3 | 4 | 8 | 8 | 4 | 6 | T | O | 1 | E | N | V | D | U | P | P | I | E | C | E | F | B | O | 2 |
| N° d'affaire | | | | | | | | Phase | | | Domaine | | | Type doc | | | Libre | | | | | | Indice | | |

1 Dossier de concertation



PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RN19 – AMÉNAGEMENT À 2 x 2 VOIES ENTRE HÉRICOURT ET SEVENANS

DOSSIER DE CONCERTATION

JUIN 2022



SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| CADRE RÉGLEMENTAIRE ET OBJET DE LA CONCERTATION | 4 |
| POUR PARTICIPER À LA CONCERTATION | 5 |
| LE PROJET EN QUELQUES MOTS | 6 |
| LES ACTEURS DU PROJET | 9 |
| 1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET | 10 |
| 1.1. LA SECTION HÉRICOURT-SEVENANS AUJOURD'HUI | 10 |
| 1.1.1. Une section bidirectionnelle sans séparateur central | 10 |
| 1.1.2. Des trafics élevés et une saturation attendue dans les 20 ans | 12 |
| 1.1.3. Un nombre d'accidents préoccupant | 13 |
| 1.1.4. La nécessité d'une mise aux normes environnementales | 15 |
| 1.2. TROIS OBJECTIFS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS ET AUX ENJEUX | 16 |
| 1.2.1. Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les usagers | 16 |
| 1.2.2. Maintenir une desserte fine des communes tout en contribuant au développement local | 16 |
| 1.2.3. Améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure | 17 |
| 1.3. ET SI LE PROJET N'ÉTAIT PAS MIS EN ŒUVRE ? | 17 |
| 2. LA VARIANTE PRÉSENTÉE À LA CONCERTATION | 18 |
| 2.1. LES VARIANTES ÉTUDIÉES ET LE CHOIX D'UN AMÉNAGEMENT SUR PLACE | 18 |
| 2.1.1. Le principe d'une variante en tracé neuf n'est pas retenu | 18 |
| 2.1.2. Les variantes géométriques étudiées : les avantages de l'élargissement de la RN19 par le Nord | 18 |
| 2.1.3. Les variantes étudiées pour l'échangeur de Banvillars : une configuration plus compacte | 19 |
| 2.2. LES CARACTÉRISTIQUES DE LA VARIANTE RETENUE | 20 |
| 2.2.1. Un parti d'aménagement à 2 x 2 voies | 20 |
| 2.2.2. La mise aux normes environnementales (gestion des eaux et de l'assainissement) | 21 |
| 2.2.3. Les ouvrages d'art | 22 |
| 2.2.4. Les protections contre le bruit | 25 |
| 2.2.5. Un aménagement connexe : la piste cyclable | 26 |

| | |
|--|-----------|
| 3. LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE | 27 |
| 3.1. LES PRINCIPAUX ENJEUX POUR LE MILIEU HUMAIN | 27 |
| 3.1.1. Les besoins de foncier | 27 |
| 3.1.2. Les nuisances sonores | 27 |
| 3.1.3. La qualité de l'air | 28 |
| 3.1.4. L'accidentologie | 28 |
| 3.2. LES PRINCIPAUX ENJEUX POUR LES MILIEUX NATURELS | 28 |
| 3.2.1. La ressource en eau (eaux souterraines et superficielles) | 28 |
| 3.2.2. Le risque inondation | 29 |
| 3.2.3. Les zones humides | 29 |
| 3.2.4. La biodiversité (faune et flore) | 30 |
| 3.2.5. Les continuités écologiques | 30 |
| 3.2.6. Le paysage | 30 |
| 3.3. LES ENJEUX EN PHASE TRAVAUX | 31 |
| 3.4. RECHERCHER LA MEILLEURE INSERTION POSSIBLE DU PROJET | 32 |
| 3.4.1. La séquence « éviter-réduire-compenser » | 32 |
| 3.4.2. Les apports de la concertation | 33 |
| 4. ET APRÈS LA CONCERTATION ? | 34 |
| 4.1. LE BILAN DE LA CONCERTATION | 34 |
| 4.2. PROCHAINE ÉTAPE : L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE | 34 |

CADRE RÉGLEMENTAIRE ET OBJET DE LA CONCERTATION



Le territoire de la concertation

Il correspond aux **5 communes** directement concernées par le projet :

- en Haute-Saône :
 - **Brevilliers**
- dans le Territoire-de-Belfort :
 - **Banvillars**
 - **Argiésans**
 - **Botans**
 - **Dorans**

La concertation publique préalable sur le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans suit les modalités prévues par les articles L121-5 et suivants ainsi que R121-19 et suivants du code de l'Environnement.

Comme l'indique le code (article L121-15-1), « *la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet [...], des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre* ».

Sur ses bases, les objectifs de la concertation, organisée par l'État, maître d'ouvrage du projet, sont :

- **d'informer** sur le projet, son contexte, ses objectifs, les résultats des études conduites en 2020 et 2021, les coûts estimés et les différentes étapes nécessaires à sa mise en œuvre ;
- de donner l'occasion à chacun, usager de la RN19, habitant ou acteur du territoire, **de faire part de ses questions, réactions, attentes, préoccupations et propositions** ;
- **d'enrichir le projet** préalablement à l'enquête publique, envisagée à l'automne 2022.

Les modalités de déroulement d'une concertation publique relèvent des responsables du projet à qui il appartient de les concevoir et les mettre en œuvre.

POUR PARTICIPER À LA CONCERTATION, DU 18 AU 31 JUILLET 2022

Différentes modalités sont proposées au public pendant toute la durée de la concertation considérant l'article L121-16 du code de l'Environnement.

Pour s'informer sur le projet

- Le présent **dossier de concertation**
- La page dédiée sur le **site internet de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté** :
<https://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-a-2x2-voies-de-la-rn19-entre-hericourt-r694.html>

Pour échanger avec le maître d'ouvrage

- La **réunion publique d'information**, ouverte à tous :
Salle Polyvalente de Brevilliers le 21 juillet à 18h30

Pour faire part de son avis par écrit

- Par courriel à : rn19-hericourt-sevenans@developpement-durable.gouv.fr
- Par courrier à la DREAL Bourgogne-Franche-Comté : « Concertation RN19 Héricourt-Sevenans - DREAL Bourgogne Franche-Comté -5, voie Gisèle Halimi – BP31269 – 25005 BESANCON Cedex »

À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage établira un bilan, qui sera rendu public.
→ voir partie 4.

LE PROJET EN QUELQUES MOTS

Le projet consiste en un **élargissement à 2 x 2 voies, sur son tracé actuel**, de la route nationale (RN) 19 **entre Héricourt, en Haute-Saône, et l'échangeur de Sevenans, dans le Territoire-de-Belfort**. L'itinéraire représente 4,5 kilomètres. Son élargissement permettra la continuité avec les sections de la RN19 à l'Ouest et à l'Est, qui sont déjà aménagées à 2 x 2 voies.

Le projet est porté par l'État.

L'aménagement à 2 x 2 voies de la section Héricourt-Sevenans a pour objectifs :

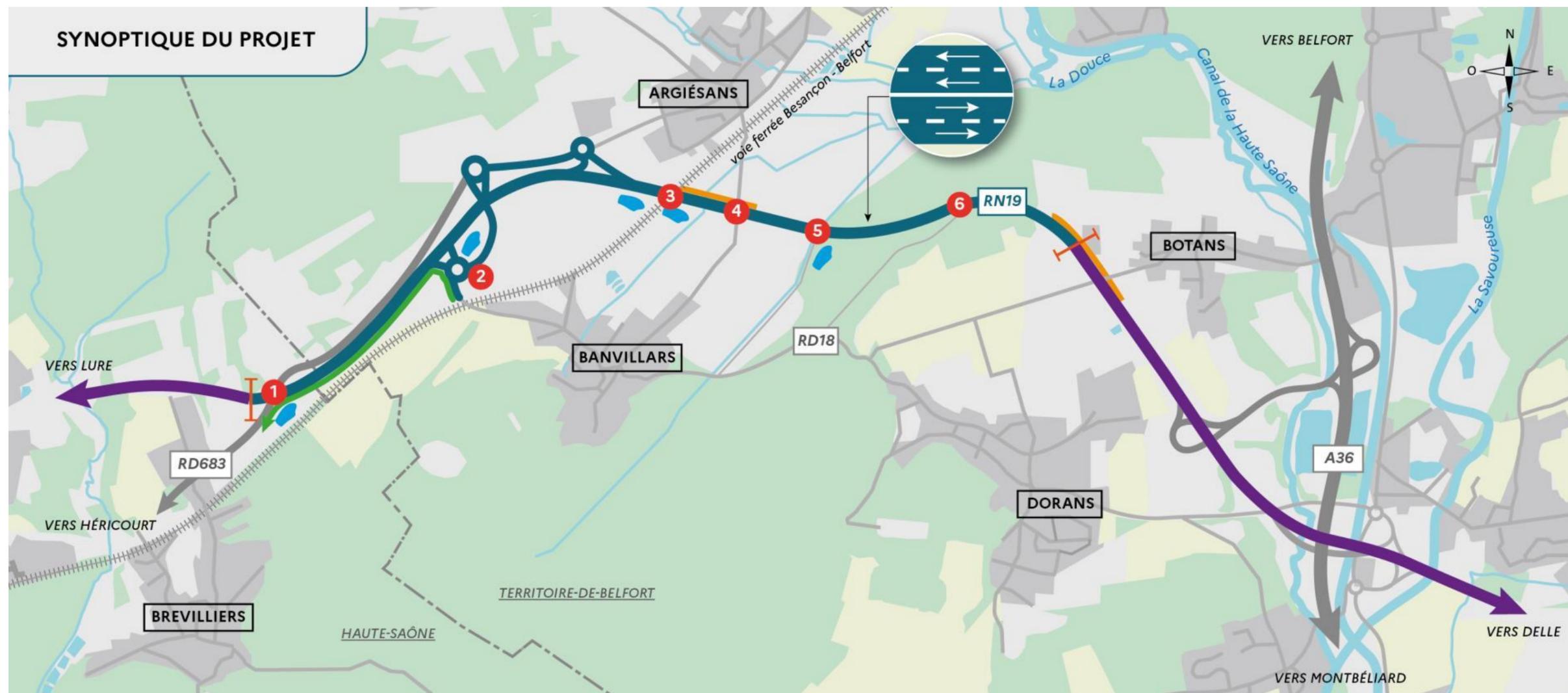
- de **renforcer la sécurité et le niveau de service** pour les usagers ;
- de **maintenir une desserte fine** des communes tout en contribuant au **développement socio-économique local** ;
- d'**améliorer l'insertion environnementale** de l'infrastructure.

Le projet fait l'objet d'une concertation publique préalable sur la base des résultats des études conduites en 2020 et 2021.

Le coût du projet est estimé à **environ 32 millions d'euros** toutes taxes comprises, aux conditions économiques de 2021. Le projet est **cofinancé par l'État et les collectivités partenaires**.

LA SITUATION DU PROJET





LÉGENDE :

-  Projet d'aménagement (mise à 2 x 2 voies par élargissement vers nord)
-  RN19 existante à 2 x 2 voies
-  Extrémités du projet
-  Écrans acoustiques
-  Piste cyclable
-  Bassins de collecte et de traitement des eaux

LES OUVRAGES MODIFIÉS AVEC LE PROJET :

- 1** Passage inférieur RD683 : démolition-reconstruction
- 2** Échangeur de Banvillars : réaménagement du demi-échangeur sud, création d'un giratoire et adaptation des bretelles
- 3** Passage inférieur voie ferrée : doublement de l'ouvrage
- 4** Passage inférieur voie communale Argiésans-Banvillars : doublement de l'ouvrage
- 5** Passage inférieur chemin rural : allongement de l'ouvrage
- 6** Passage supérieur chemin communal : requalification de l'ouvrage en passage à faune spécifique

LA RN19 AUJOURD'HUI ENTRE HÉRICOURT ET SEVENANS

Sur les 4,5 kilomètres entre Héricourt et Sevenans, la RN19 est une route bidirectionnelle (une voie dans chaque de circulation sur une chaussée unique sans terre-plein central). La vue à gauche est prise au niveau de Banvillars et Argiésans, à droite dans le franchissement du Bois de Fays (*source : googlemaps*).



LES ACTEURS DU PROJET



Le maître d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage du projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans est assurée par l'État par l'intermédiaire de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté.

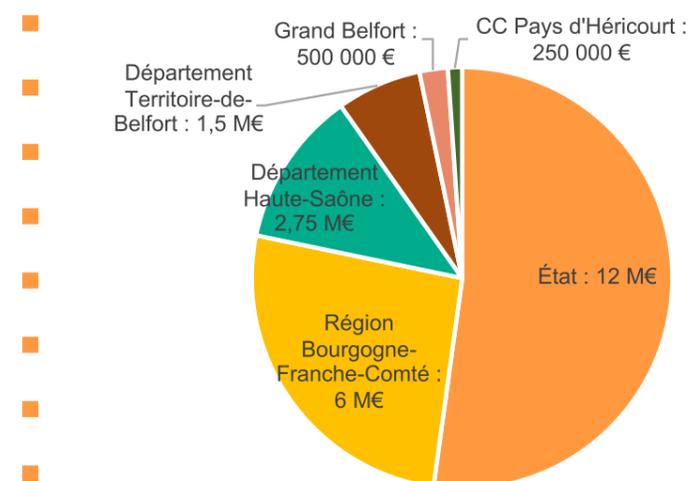
La DREAL met en œuvre, sous l'autorité du Préfet de région, les politiques publiques du ministère de la Transition écologique (transport routier, climat, transition énergétique et bas carbone, urbanisme et aménagement du territoire, biodiversité et paysage, dialogue environnemental) et du ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités.

Les partenaires cofinanceurs

Le projet, d'un coût d'environ 32 M€ (millions d'euros), sera financé en partenariat avec le Conseil régional Bourgogne-Franche-Comté, le Conseil départemental de la Haute-Saône, le Conseil départemental du Territoire-de-Belfort, Grand Belfort Communauté d'Agglomération et la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt.

Le financement du projet a fait l'objet d'un protocole spécifique en date du 7 février 2020 pour un montant de 23 M€. Le complément de financement a vocation à être obtenu dans le cadre du volet mobilité 2023-2027 du prochain Contrat de Plan État-Région*.

RÉPARTITION DES 23 M€ (PROTOCOLE DE 2020)



* Document par lequel l'État et les Régions s'engagent sur la programmation et le financement de projets structurants pour chaque territoire régional.



1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

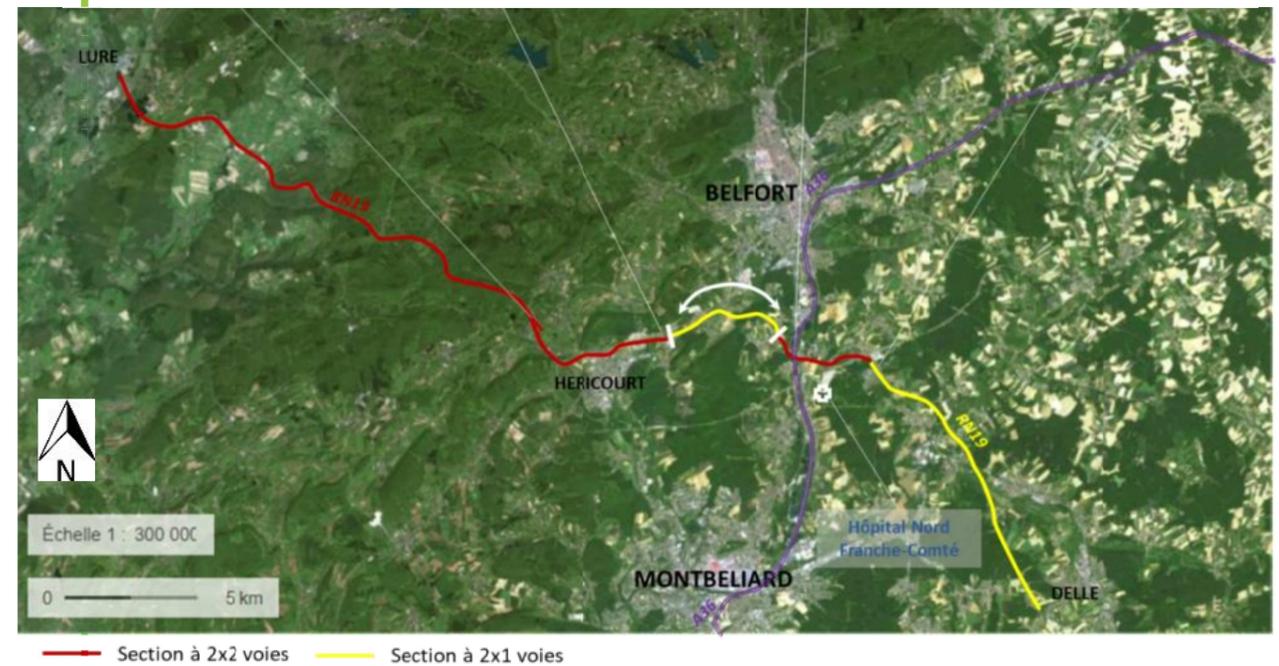
1.1. LA SECTION HÉRICOURT-SEVENANS AUJOURD'HUI

1.1.1. Une section bidirectionnelle sans séparateur central

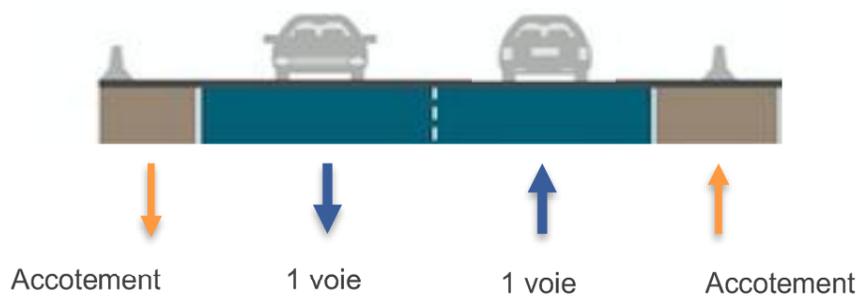
La section entre Héricourt et Sevenans, qui fait l'objet du projet d'élargissement, se situe entre des sections de la RN19 déjà aménagées à 2 x 2 voies à l'Ouest et à l'Est, comme le montre la carte ci-contre.

Ainsi que l'illustre le profil en travers ci-dessous, l'infrastructure existante est une route **bidirectionnelle (une voie dans chaque sens de circulation sur une chaussée unique, sans terre-plein – ou séparateur – central)** et sans créneau de dépassement sur les 4,5 kilomètres concernés. Elle dispose d'un à deux mètres d'accotement de chaque côté.

LA SITUATION DE LA SECTION HÉRICOURT-SEVENANS (flèche blanche)

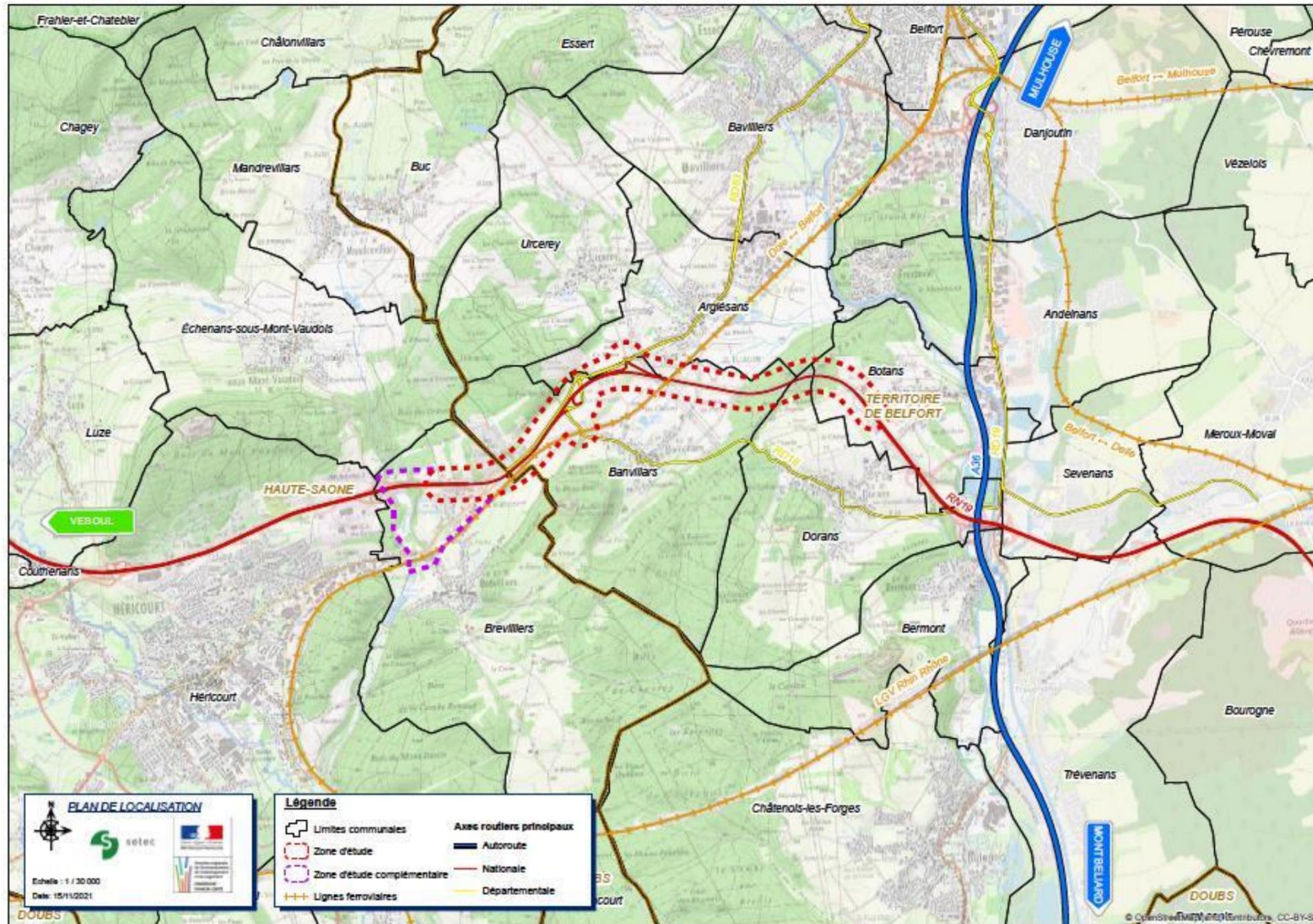


LE PROFIL EN TRAVERS DE L'INFRASTRUCTURE



LA DÉLIMITATION DU PROJET

Le projet débute à l'ouest dans la commune de Brevilliers (Haute-Saône), au niveau du passage supérieur supportant le chemin communal des Combes. Il se raccorde à l'est à la 2 x 2 voies existante, à la hauteur du passage inférieur rétablissant la rue des Sources, dans la commune de Botans (Territoire-de-Belfort).

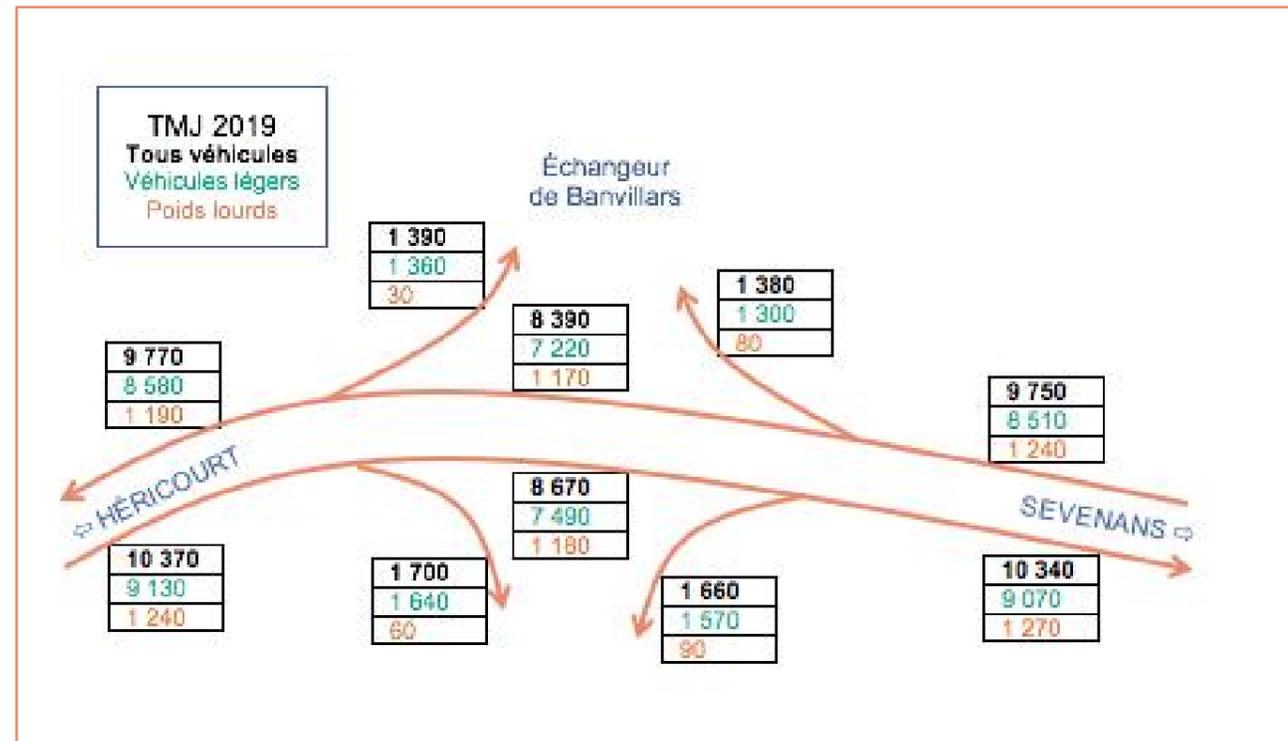


1.1.2. Des trafics élevés et une saturation attendue dans les 20 ans

Les comptages de trafic routier réalisés au cours des études prennent en compte la section courante de la RN19 entre Héricourt et Sevenans, et les bretelles de l'échangeur de Banvillars – cet échangeur donne accès aux communes de Banvillars et d'Argiésans et plus globalement au sud-ouest de l'agglomération belfortaine.

Le trafic est représenté dans le schéma ci-dessous. Sur la section courante, il est d'**environ 10 000 véhicules par jour et par sens** les jours de semaine, ce qui est relativement élevé pour ce type d'infrastructure, avec **un taux de poids lourds de 12 %**, soit de l'ordre de 1 600 poids lourds par jour et par sens.

LES TRAFICS OBSERVÉS SUR LA SECTION EN 2019 (en trafics journaliers moyens - TMJ)



Le trafic est globalement équilibré sur les quatre bretelles d'entrée et sortie de l'échangeur de Banvillars, de sorte que le trafic journalier est similaire à l'est et à l'ouest de l'échangeur : environ 1 400 véhicules sur les bretelles de la chaussée vers Héricourt et 1 700 véhicules sur les bretelles de la chaussée vers Sevenans.

Le taux de poids lourds sur les bretelles est d'environ 4 %.

La RN19 est principalement utilisée pour les déplacements domicile-travail. Il est constaté :

- une pointe en direction de Sevenans le matin entre 7 h et 9 h ;
- une pointe en direction d'Héricourt le soir entre 16 h et 19 h.

Le week-end, le volume de trafic est plus faible et plus symétrique.

Toutefois la section ne connaît pas aujourd'hui d'épisode de congestion intense, avec des vitesses qui seraient inférieures à 50 km/h.

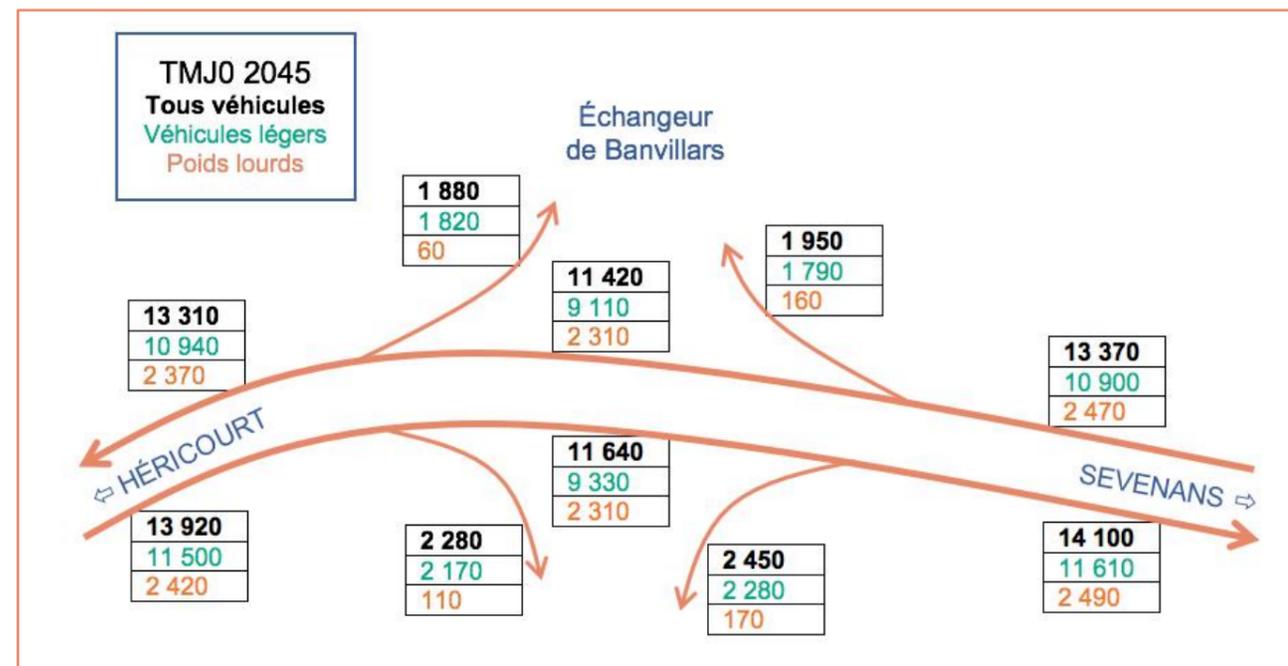
En revanche, l'évolution des trafics sans le projet à l'horizon de 20 ans (2045), basée sur des hypothèses de croissance tendancielle (notamment l'évolution socio-démographique du territoire), montre que la section courante entre Héricourt et Sevenans connaîtra un trafic de **13 000 à 14 000 véhicules par jour et par sens** les jours ouvrés (du lundi au vendredi).

De tels niveaux de trafics sur une infrastructure bidirectionnelle s'approcheront du seuil de saturation.

Elle connaîtra une multiplication et un allongement des épisodes de congestion, particulièrement dans les heures de pointe du matin et du soir, lors des déplacements domicile-travail.

LES HYPOTHÈSES DE TRAFICS EN 2045

(en trafics journaliers moyens pour les jours ouvrés – TMJO –, soit du lundi au vendredi)



1.1.3. Un nombre d'accidents préoccupant

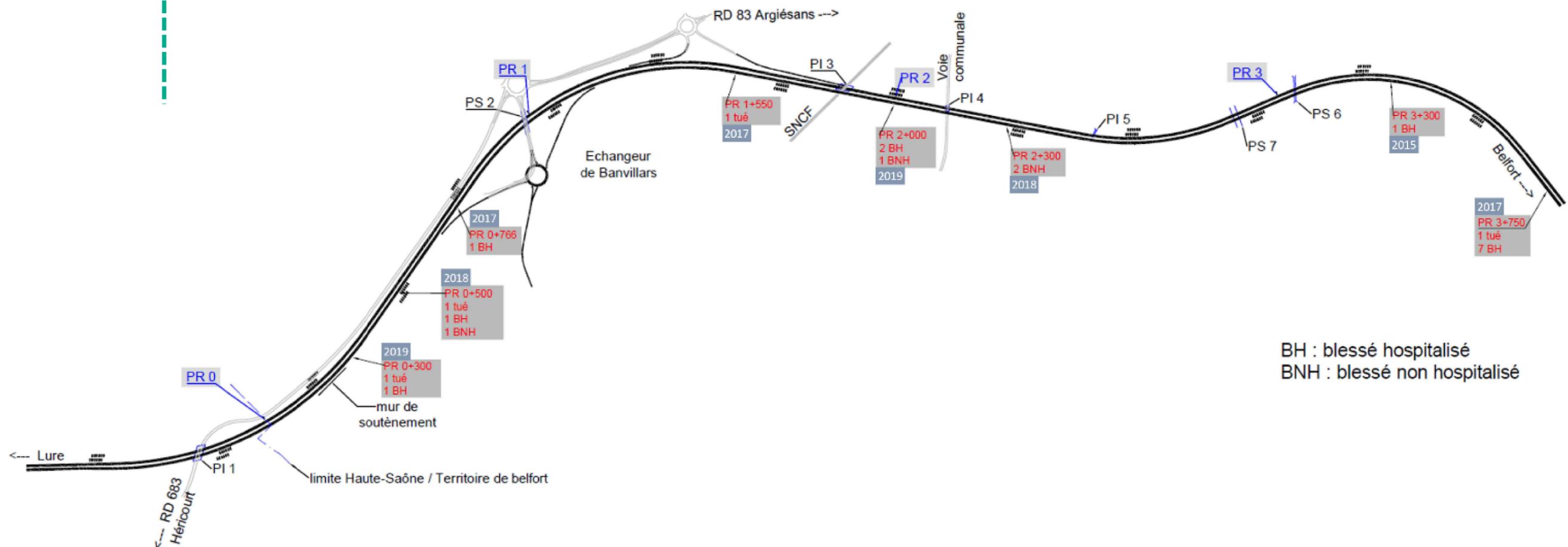
La section de la RN19 entre Héricourt et Sevenans est particulièrement accidentogène par rapport aux autres sections de l'itinéraire Lure-Delle. **Elle concentre une grande partie des accidents.** Ainsi 9 accidents sont comptabilisés entre 2014 et 2019, mettant en cause 20 véhicules (dont 2 poids lourds, 3 véhicules utilitaires légers et un deux roues). Ils sont responsables d'un bilan de 4 personnes tuées, 13 personnes hospitalisées, dont 7 lors d'un même événement, et de 18 blessés légers (voir la carte des accidents en page suivante). **Tous sont dus à un véhicule se déportant ou franchissant la ligne centrale.**

La concentration d'accidents s'explique ainsi par :

- le volume de trafic élevé ;
- la vitesse de circulation élevée, fréquemment supérieure aux limites de vitesse autorisées : les comptages de trafic ont relevé des vitesses pratiquées sur la section courante dans l'ensemble plus élevées que la vitesse limite autorisée de 80 km/h ; les vitesses nocturnes sont encore plus élevées et dépassent 100 km/h ;
- l'absence de séparateur central – les collisions frontales ne sont donc pas empêchées ;
- la configuration de la route qui présente du relief et des virages.

En comparaison, sur la RN19 entre Lure et Héricourt, intégralement aménagée en 2x2 voies avec séparateur central et limitée à 110 km/h, un seul accident mortel a été recensé entre 2005 et 2019. Sur la RN1019 entre Sevenans et Delle, l'aménagement varie (2 x 2 voies, puis 2 x 1 voie sans séparateur, puis 2 x 1 voie avec séparateur) mais sur cette section, aucun accident mortel n'a non plus été recensé dans la période étudiée.

LES ACCIDENTS SUR LA SECTION HÉRICOURT-SEVENANS ENTRE 2014 ET 2019



1.1.4. La nécessité d'une mise aux normes environnementales

L'infrastructure possède des dispositifs de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, mais qui ne sont pas adaptés aux normes actuelles. Elle dispose de cinq bassins de recueil des eaux mais ils sont dysfonctionnels et deux d'entre eux sont la majeure partie du temps à sec. Le système de collecte est également localement détérioré.

Par ailleurs, la RN19 étant clôturée sur toute la section (hormis sur la zone entre Brevilliers et le diffuseur de Banvillars) pour des raisons de sécurité, plusieurs ouvrages permettent son franchissement par la faune. Toutefois leur attractivité pourrait être améliorée pour qu'ils soient davantage utilisés par les animaux.

PASSAGE SUPÉRIEUR, UTILISÉ PAR LA FAUNE, DANS LE BOIS DU FAYS



1.2. TROIS OBJECTIFS POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX ET AUX BESOINS

1.2.1. Améliorer la sécurité et le niveau de service pour les usagers

La section Héricourt-Sevenans est particulièrement accidentogène par rapport aux autres sections de l'axe Lure-Delle. La mise en place d'un terre-plein (ou séparateur) central permettra **d'éviter les risques de collision frontale et d'accident de manière générale**.

L'aménagement à 2 x 2 voies de l'infrastructure améliorera le niveau de service pour les usagers et le confort des déplacements : il offrira des **possibilités de dépassement** qui n'existent pas aujourd'hui sur l'itinéraire, il mettra l'infrastructure **en cohérence avec les vitesses pratiquées et avec les trafics**, y compris les trafics attendus d'ici à 20 ans, il assurera **la continuité avec les sections déjà aménagées** à l'Ouest et à l'Est et il **fluidifiera les déplacements**, notamment en heure de pointe.

1.2.2. Maintenir une desserte fine des communes tout en contribuant au développement local

LA GARE DE BELFORT-MONTBÉLIARD TGV

(source : Jérôme IBY/Wikimedia Commons)



La RN19 joue un rôle important pour **la desserte locale** (communes au sud de Belfort, zones d'activités, zones commerciales, etc.), **l'accès à l'autoroute A36**, les **échanges entre la Haute-Saône et l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt** et **l'accès aux grands équipements** comme, entre autres, l'hôpital Nord Franche-Comté, l'Université de Technologie de Belfort-Montbéliard ou la gare Belfort-Montbéliard TGV.

L'aménagement à 2x2 voies de la section Héricourt-Sevenans **maintiendra l'ensemble des accès au territoire, aux zones d'emplois et aux activités économiques**.

Il confortera le **rôle structurant de la RN19 pour les déplacements Est-Ouest entre la Haute-Saône et le Territoire-de-Belfort et au sein de l'aire urbaine**.

1.2.3. Améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure

Le projet offre l'occasion d'améliorer la situation existante en réalisant **un réseau d'assainissement conforme aux normes actuelles** : il permettra la collecte et le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée dans les meilleures conditions.

Il donne également l'opportunité **d'améliorer** dans certains secteurs **le franchissement sécurisé de la RN19 par la faune**.

De manière générale, le projet **intègre dès sa conception les enjeux d'environnement et de cadre de vie des habitants**. Ainsi il confortera les dispositifs de protection acoustique (écrans anti-bruit) existants.

Il s'accompagnera de mesures d'intégration paysagère, de réflexions vis-à-vis des pistes agricoles, chemins de randonnées, et de la création d'une piste cyclable entre Brevilliers et l'échangeur de Banvillars.

L'HÔPITAL NORD FRANCHE-COMTÉ
(source : Espirat/Wikimedia Commons)



1.3. ET SI LE PROJET N'ÉTAIT PAS MIS EN ŒUVRE ?

La section de la RN19 entre Héricourt et Sevenans concentre un nombre d'accidents élevé et une importante proportion d'accidents mortels. Par ailleurs, le trafic d'ici à 20 ans (2045) serait proche du seuil de saturation de l'infrastructure existante.

Pour ces raisons l'absence de projet, c'est-à-dire **le maintien en l'état de l'infrastructure existante, n'est pas considéré comme une alternative acceptable**.

2. LA VARIANTE PRÉSENTÉE À LA CONCERTATION



2.1. LES VARIANTES ÉTUDIÉES ET LE CHOIX D'UN AMÉNAGEMENT SUR PLACE

2.1.1. Le principe d'une variante en tracé neuf n'est pas retenu

Lors de la concertation préalable à l'enquête publique de 2003 sur l'aménagement à 2 x 2 de la RN19 entre Langres et Delle, des variantes en tracé neuf avaient été proposées entre Vesoul et Lure et à l'est de Lure. Ces variantes ne concernaient pas la section Héricourt-Sevenans, dont l'aménagement était prévu sur place.

Aujourd'hui, les études sur la section visent à mettre en conformité le projet avec les normes techniques et réglementaires en vigueur, par **un élargissement de la chaussée actuelle, sur place.**

Elles ne prévoient pas de variante en tracé neuf, qui serait par nature beaucoup plus consommatrice d'emprises foncières et qui pourrait avoir **des impacts importants, voire rédhibitoires**, sur les milieux naturels et notamment sur les zones humides présentes sur le territoire des communes de Banvillars et Argiésans.

2.1.2. Les variantes géométriques étudiées : les avantages de l'élargissement de la RN19 par le nord

Des variantes de conception géométriques et d'optimisation ont été étudiées, mais elles ne se traduisent pas par des changements notables du point de vue des impacts environnementaux.

Néanmoins l'élargissement seulement par le nord a été retenu car il permet de **limiter les impacts sur la partie sud des déblais et remblais de la section existante.**

Déblai et remblai

L'infrastructure existante alterne des secteurs de déblais (en dessous du terrain naturel) et de remblai (au-dessus du terrain naturel), les plus visibles étant le passage en remblai au droit des villages d'Argiésans et de Banvillars, puis le passage en déblai au niveau de la traversée du bois de Fays (ci-contre).



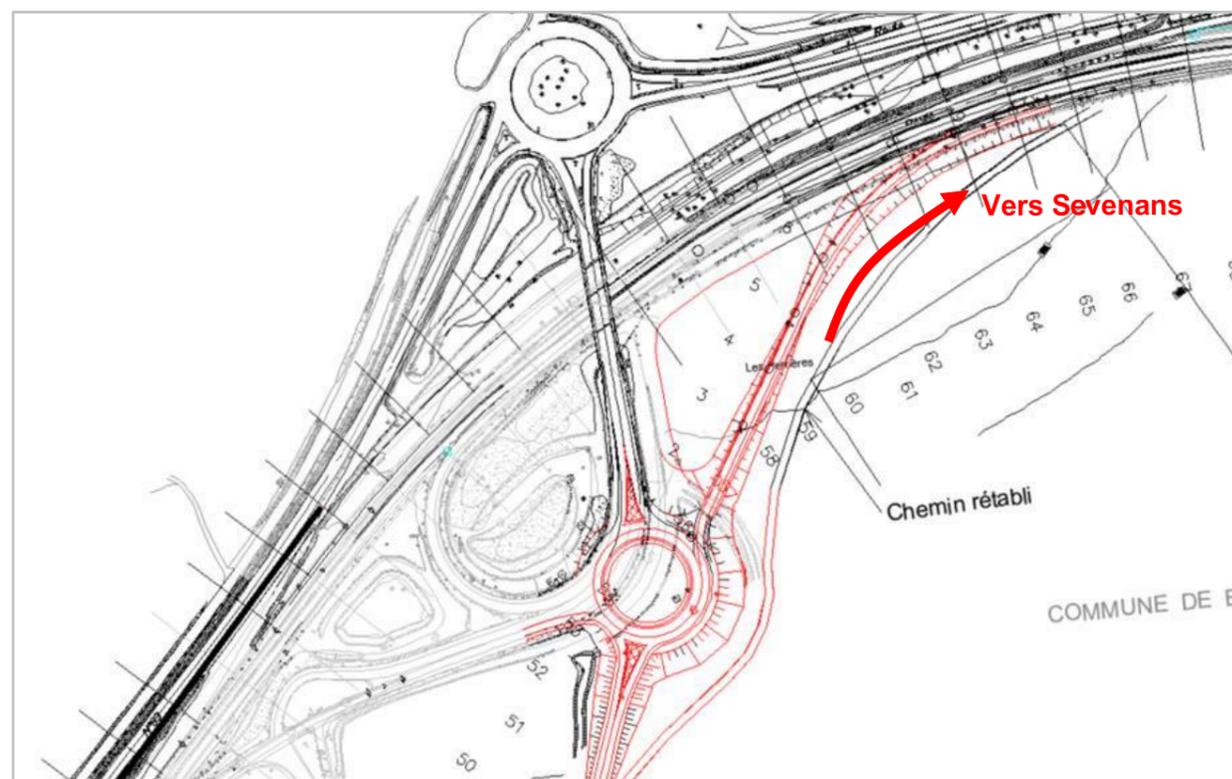
2.1.3. Les variantes étudiées pour l'échangeur de Banvillars : une configuration plus compacte

Les études de 2020-2021 ont permis de redessiner l'échangeur de Banvillars.

Dans sa version de 2003, le giratoire sud se trouvait dans l'alignement du giratoire existant au nord. La bretelle dans le sens Héricourt → Sevenans passait à travers champ (ci-dessous à gauche).

Dans la variante étudiée aujourd'hui (ci-dessous à droite), le giratoire sud est déplacé vers l'Ouest, il est plus proche de la RN19 et sa configuration est plus compacte. Par rapport au tracé prévu initialement, cette nouvelle version permet de **réduire le besoin d'emprises foncières et les impacts sur les milieux naturels**.

LE TRACÉ INITIAL DU GIRATOIRE SUD



LE TRACÉ ACTUEL ET LES EMPRISES DÉSORMAIS NON NÉCESSAIRES (en vert)



2.2. LES CARACTÉRISTIQUES DE LA VARIANTE RETENUE

2.2.1. Un parti d'aménagement à 2 x 2 voies

La section Héricourt-Sevenans sera aménagée à 2 x 2 voies pour répondre aux enjeux de sécurité (par la mise en place d'un terre-plein central) et pour mettre l'infrastructure en cohérence avec les trafics, y compris les trafics attendus d'ici à 20 ans (par l'ajout d'une voie supplémentaire par sens de circulation).

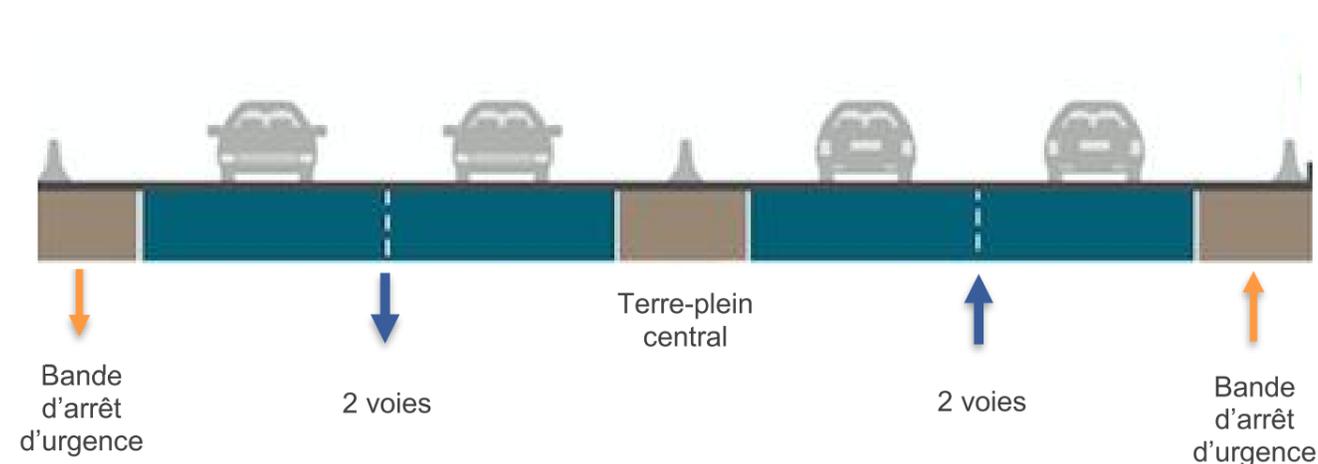
L'élargissement se fera par le nord en conservant au maximum la chaussée de la route nationale existante. Elle disposera d'un **terre-plein central équipé d'une glissière en béton** et d'une **bande d'arrêt d'urgence de chaque côté**.

Un grillage sera posé de part et d'autre de la voie sur tout l'itinéraire pour des raisons de sécurité ; il permettra d'éviter les intrusions humaines et d'animaux sur l'infrastructure, depuis l'extérieur.

La **vitesse de circulation** sera de **110 km/h**.

Comme l'ensemble de l'axe de la RN19, la section Héricourt-Sevenans restera comme aujourd'hui accessible au transport exceptionnel.

LE PROFIL EN TRAVERS AVEC LE PROJET



EXEMPLE DE SECTION À 2 x 2 VOIES : LA RN19 À L'EST DU PROJET, À LA HAUTEUR DE BOTANS (source : googlemap)



2.2.2. La mise aux normes environnementales (gestion des eaux et de l'assainissement)

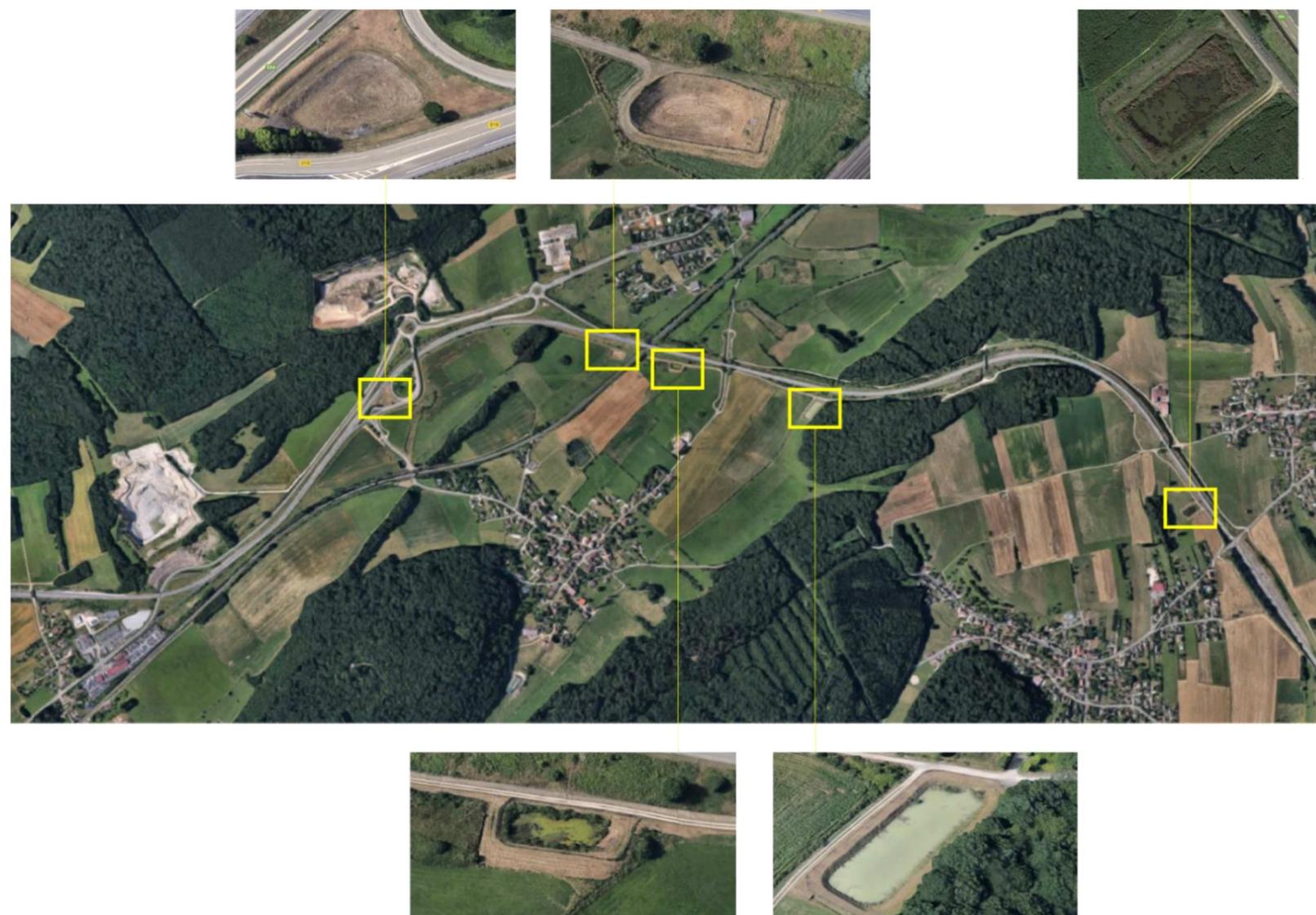
Une mise aux normes environnementales est nécessaire pour remédier aux problématiques actuelles de la collecte et du traitement des eaux de ruissellement de la chaussée (bassins désormais non étanches, système de collecte localement détérioré).

Sur les 4,5 kilomètres du linéaire du projet, il sera recréé un système de drainage pour les écoulements naturels et un système d'assainissement visant à récolter et traiter les eaux de la plate-forme routière.

Les bassins seront clôturés pour éviter les intrusions.

LES CINQ BASSINS DU SYSTÈME D'ASSAINISSEMENT ACTUEL

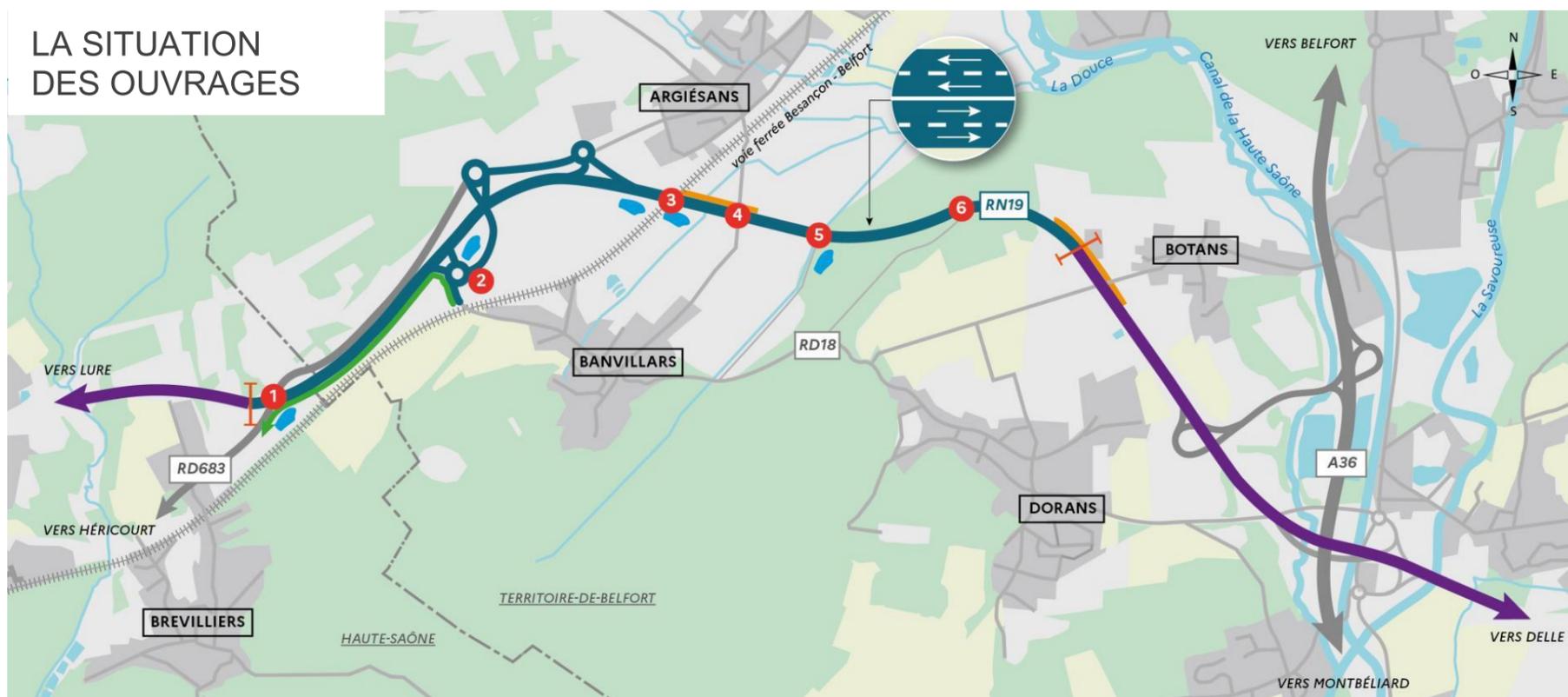
(source : googlemap)



2.2.3. Les ouvrages d'art

L'élargissement de l'infrastructure implique d'adapter les ouvrages d'art, c'est-à-dire les passages inférieurs ou supérieurs (ponts) qui permettant à des voies secondaires de franchir la RN19.

Il n'est pas prévu de créer de nouveau point de franchissement. Cinq ouvrages existants devront être aménagés. Un ouvrage sera démoli puis reconstruit.



LÉGENDE :

- Projet d'aménagement (mise à 2 x 2 voies par élargissement vers nord)
- RN19 existante à 2 x 2 voies
- Extrémités du projet
- Écrans acoustiques
- Piste cyclable
- Bassins de collecte et de traitement des eaux

LES OUVRAGES MODIFIÉS AVEC LE PROJET :

- 1** Passage inférieur RD683 : démolition-reconstruction
- 2** Échangeur de Banvillars : réaménagement du demi-échangeur sud, création d'un giratoire et adaptation des bretelles
- 3** Passage inférieur voie ferrée : doublement de l'ouvrage
- 4** Passage inférieur voie communale Argiésans-Banvillars : doublement de l'ouvrage
- 5** Passage inférieur chemin rural : allongement de l'ouvrage
- 6** Passage supérieur chemin communal : requalification de l'ouvrage en passage à faune spécifique

► ZOOM SUR L'ÉCHANGEUR DE BANVILLARS

L'échangeur de Banvillars existant connecte entre elles la RN19, la RD83 (qui relie Argiésans à Brevilliers) et la RD18 (qui part de l'échangeur puis traverse Banvillars et Dorans, avant de rejoindre la RD437 à Sevenans).

L'élargissement de la RN19 s'accompagnera du réaménagement du demi-échangeur sud, de la création d'un giratoire et de l'adaptation des bretelles existantes.

Ce réaménagement est nécessaire pour remettre aux normes les différentes voies et bretelles en améliorant le fonctionnement des échanges, la visibilité et la sécurité pour les utilisateurs.

► ZOOM SUR LE PASSAGE SUPÉRIEUR CHEMIN COMMUNAL

LE PASSAGE MIXTE AUJOURD'HUI



Ce passage mixte (véhicules et animaux) supérieur est situé au cœur du bois de Fays et fait partie de la trame verte et bleue d'importance régionale.

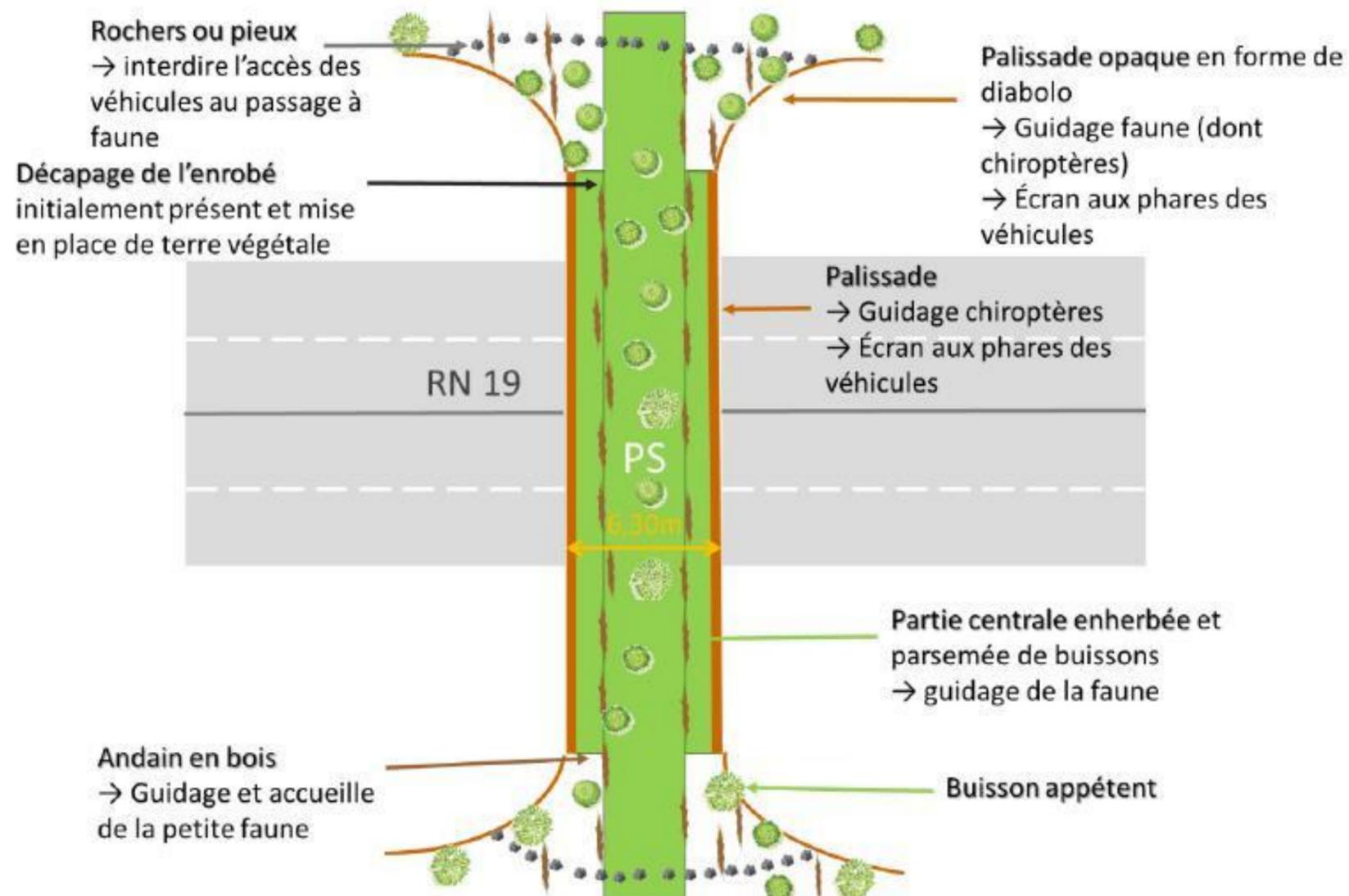
Il sera requalifié en passage à faune spécifique afin d'améliorer le franchissement sécurisé de la RN19 par les animaux, selon les principes indicatifs présentés en page suivante.

L'accès aux véhicules sera empêché par des rochers, pieux, etc.

Qu'est-ce qu'une trame verte et bleue ?

La trame verte et bleue est une démarche qui a pour objectifs de maintenir et de reconstituer sur le territoire national un réseau continu de corridors permettant aux espèces de se déplacer. La trame bleue fait référence aux réseaux aquatiques et humides, la trame verte aux milieux naturels terrestres.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU PASSAGE À FAUNE, À TITRE INDICATIF



2.2.4. Les protections contre le bruit

Des écrans acoustiques existent aujourd'hui au niveau des habitations des communes d'Argiésans et de Botans. Le projet prévoit que ces écrans soient recréés à l'issue des travaux d'aménagement à 2 x 2 voies.

Des modélisations du bruit de la RN19 ont été réalisées dans le cadre des études. Elles montrent que les seuils de bruit réglementaires ne seront pas dépassés avec le projet, ne nécessitant donc pas de dispositifs supplémentaires par rapport à ces deux écrans existants.

LES PROTECTIONS ACOUSTIQUES ACTUELLES AU NIVEAU D'ARGIÉSANS *(source : googlemap)*



2.2.5. Un aménagement connexe : la piste cyclable

LA PISTE CRÉÉE AVEC LE PROJET (en vert)



Il est prévu la réalisation d'une piste cyclable d'une largeur de 3 mètres, prenant à l'Est son origine près du nouveau giratoire de l'échangeur de Banvillars sur la RD683 (au niveau de l'ancienne RN19), longeant la route nationale aménagée à 2 x 2 voies au sud et rejoignant à l'Ouest la RD18.

Elle constituera un premier tronçon permettant à terme, indépendamment du projet d'aménagement à 2 x 2 voies, un itinéraire cyclable entre Héricourt et Argiésans.

Quatre variantes d'itinéraire (voir la carte ci-dessous) ont été étudiées pour cette piste, une longeant la RN19 au Nord, deux plus au sud. L'itinéraire longeant la route nationale au sud (n° 2) est privilégié : il apportera plus de confort et de sécurité et proposera des perspectives paysagères (ouverture sur les milieux adjacents, vues lointaines).

LES VARIANTES ÉTUDIÉES POUR LA PISTE CYCLABLE



3. LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

3.1. LES PRINCIPAUX ENJEUX POUR LE MILIEU HUMAIN

3.1.1. Les besoins de foncier

La majeure partie du foncier nécessaire au projet a déjà été acquis, voire aménagé à l'époque des premiers travaux.

Pour prendre en compte l'évolution des règles de conception routière, de légères adaptations du tracé initial (celui du projet de 2003) sont nécessaires. Elles impliquent de nouvelles acquisitions foncières, mais limitées à la zone de l'échangeur de Banvillars. Cette surface supplémentaire nécessaire au projet est d'environ 1,2 hectare, en majorité des surfaces agricoles. Le nombre de parcelles agricoles concerné sera limité, n'impliquant pas d'aménagement foncier.

3.1.2. Les nuisances sonores

Le projet, qui poursuit des objectifs de fluidification et de sécurisation des déplacements, n'induirait pas de trafic supplémentaire.

Une étude acoustique a été menée sur le périmètre du projet. Elle permet de démontrer que la mise à 2 x 2 voies de la RN19 n'engendre pas à l'horizon de 2045 de niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires.

Les dispositifs de protection actuels, qui seront recréés en place au niveau d'Argiésans et de Botans, seront efficaces et suffisants pour assurer la protection sonore des habitations à proximité de la route nationale.



La prise en compte du bruit

La contribution sonore de projets d'infrastructure routière est réglementée par les articles L.571-1 à L.571-17 du code de l'Environnement, le décret du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et la circulaire du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes.

Dans le cas où les niveaux de bruit dépassent les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement ou de création d'une infrastructure routière doit mettre en œuvre des mesures de protection acoustique.

3.1.3. La qualité de l'air

Une étude air et santé a été réalisée dans le cadre de la mise à 2 x 2 voies. L'étude a pris en compte le fait que le projet n'induit pas de trafic supplémentaire.

Les résultats montrent que les émissions de certains polluants des transport (notamment monoxyde de carbone et de benzène) augmentent du fait de l'augmentation des vitesses, qui passera de 80 à 110 km/h. Toutefois l'ensemble des concentrations reste inférieur aux valeurs seuil réglementaires et à l'objectif de qualité de l'air.

L'aménagement n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air, d'autant plus que le projet se trouve dans des milieux ouverts, favorables à la dispersion.

3.1.4. L'accidentologie

L'effet du projet est positif sur l'accidentologie : l'élargissement de la section avec séparation des sens de circulation au moyen d'un terre-plein central permettra de diminuer significativement le nombre d'occurrence d'accidents sur la section ainsi que leur gravité.

3.2. LES PRINCIPAUX ENJEUX POUR LES MILIEUX NATURELS

3.2.1. La ressource en eau (eaux souterraines et superficielles)

Deux affluents de la Douce sont traversés par la RN19. La mise aux normes environnementales (système de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée) prévue dans le projet améliorera la protection de ces milieux.

De plus, les ouvrages hydrauliques existants sont déjà dimensionnés à 2 x 2 voies : il n'y aura pas de travaux en lit mineur ni de modification des cours d'eau existants.

Aucun captage pour l'alimentation en eau potable ne se trouve dans la zone du projet. La mise aux normes environnementales améliorera la protection des eaux souterraines vis-à-vis de la pollution chronique et accidentelle.

Qu'est-ce que le lit mineur d'un cours d'eau ?

Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace où l'écoulement de l'eau s'effectue la majeure partie du temps (le lit majeur est l'espace occupé par un cours d'eau lors de ses crues).

3.2.2. Le risque inondation

Le risque inondation est lié principalement aux phénomènes de débordement du cours d'eau de la Douce, de ses affluents et dans une moindre mesure de la remontée de nappe. Il est évalué comme faible au niveau des affluents de la Douce et nul dans les autres secteurs.

3.2.3. Les zones humides

Des zones humides sont présentes sur la commune de Banvillars, de part et d'autre de la RN19, comme l'illustre la carte ci-contre.

Elles représentent une surface d'un peu plus de 2 hectares. Le projet a été optimisé de manière à ne pas toucher ces zones humides.

Il n'aura donc pas d'effet sur leur fonctionnement et leurs conditions d'alimentation.

Qu'est-ce qu'une zone humide ?

Une zone humide est caractérisée par la présence de l'eau comme principal facteur contrôlant le milieu naturel et la vie animale et végétale associée. Elle apparaît là où la nappe phréatique arrive près de la surface, ou affleure, ou encore là où des eaux peu profondes recouvrent les terres.

LES ZONES HUMIDES AUTOUR DE LA RN19



3.2.4. La biodiversité (faune et flore)

Les études environnementales ont permis d'identifier les habitats et les espèces de la faune et de la flore présents sur le territoire.

Aucune espèce protégée de flore n'est recensée. On note la présence d'espèces exotiques envahissantes (renouée du Japon, solidage, robinier faux-acacia, etc.) au voisinage du projet. Concernant la faune, plusieurs espèces patrimoniales et protégées sont recensées, dans les différents groupes : mammifères, oiseaux, chauve-souris, papillons, etc.

La suite des études s'attachera à vérifier si le projet a un impact sur l'une ou l'autre de ces espèces, et si c'est le cas à proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact.

3.2.5. Les continuités écologiques

La zone d'étude du projet n'est concernée par aucun corridor écologique ni réservoir de biodiversité dans le cadre de la trame verte et bleue régionale. En revanche, elle est directement concernée par les sous-trames des milieux en mosaïques paysagères (bois du Fays notamment) et des milieux aquatiques (cours d'eau affluents de la Douce).

La mise à 2 x 2 voies de la section Héricourt-Sevenans n'augmentera pas de manière significative « l'effet de coupure », l'infrastructure existant déjà. La requalification d'un passage supérieur en passage grande faune contribuera à améliorer la transparence écologique de l'aménagement en complément des dispositions prises pour la petite faune.

De plus, la mise en place d'un grillage sur les secteurs non équipés et la réhabilitation des grillages existants devrait réduire les risques de collision.

3.2.6. Le paysage

La zone d'étude est un territoire de plaines agricoles ouvert, organisé autour d'axes de communication structurants, notamment la RN19, et les villages. Les équipements et activités sont nombreux et bien visibles : ligne électrique, poste de transformation, centre de stockage, carrière, etc.

La RN19 est déjà partiellement dimensionnée pour accueillir un élargissement à 2 x 2 voies. De ce fait, l'impact sur le paysage peut être estimé comme faible.

Aucun site inscrit ou classé au titre du caractère remarquable de son paysage ou de sa géologie n'est présent dans la zone ou autour du projet.

PAYSAGE AUTOUR DE LA RN19 À LA HAUTEUR D'ARGIÉSANS (source : googlemap)



3.3. LES ENJEUX EN PHASE TRAVAUX

La phase de travaux sera génératrice de nuisances pour les usagers de la RN19 et du réseau routier du secteur et potentiellement pour les riverains. Une attention particulière sera portée à cette étape.

La circulation sur la RN19 et dans l'échangeur de Banvillars sera maintenue durant la majeure partie du chantier. Le principe envisagé est le suivant : les travaux seront réalisés d'abord en dehors de la chaussée circulée, dans les emprises le long de la route nationale au Nord. La circulation sera ensuite basculée sur la section élargie pour permettre alors de réaliser les travaux qui concernent la section existante. Ainsi, les déplacements sur la RN19 seront maintenus de manière générale, hors quelques opérations particulières ponctuelles.

La vitesse et les dispositifs de retenue définitifs ou temporaires seront adaptés pour veiller à la sécurité des usagers et des intervenants du chantier.

Des prescriptions spécifiques seront imposées par le maître d'ouvrage aux entreprises dans les appels d'offres de travaux.

Les principales mesures applicables sur ce type de chantier, et donc applicables au projet, portent sur :

- le respect des prescriptions environnementales issues de l'étude d'impact, notamment la préservation des continuités hydrauliques (écoulement des eaux), des continuités écologiques (corridors de déplacement de la faune) et des espèces (faune et flore) au cours du chantier ;
- des clauses environnementales (management de l'environnement) exigées des entreprises de travaux, en particulier pour éviter toute pollution des eaux dues au chantier (stockage de carburant sur des aires étanches, proscription de rejets d'hydrocarbures et d'huiles de vidange, etc.) ;
- des mesures de réduction des nuisances liées au bruit et à l'émission de poussières au voisinage des zones habitées ;
- des mesures concernant la propreté et l'interdiction d'accès au chantier pour le confort des usagers de la RN19 et la sécurité des habitants ;
- l'information régulière des communes et du public sur l'avancement et les gênes ou nuisances temporaires provoquées par les travaux.

3.4. RECHERCHER LA MEILLEURE INSERTION POSSIBLE DU PROJET

L'attention portée à l'environnement et au cadre de vie se concrétise tout au long de l'élaboration du projet et la concertation y prend une part importante.

3.4.1. La séquence « éviter – réduire – compenser »

La séquence, ou doctrine, « éviter-réduire-compenser » (ERC) préside à la conception du projet et se décline selon les trois étapes suivantes :

- donner la priorité à l'évitement des sensibilités environnementales ;
- rechercher dans un deuxième temps seulement la réduction des impacts ;
- enfin compenser les impacts résiduels.

Le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans intègre dès sa conception des mesures d'évitement des impacts avec, comme cela a été décrit au point 2.1. :

- le choix d'un aménagement sur place, plutôt qu'un tracé neuf qui nécessiterait des emprises importantes et aurait des impacts significatifs sur les milieux naturels ;
- le choix d'un élargissement de la RN19 au nord, préférable car il minimise les effets sur les déblais et remblais qui se trouvent au sud de la section existante ;
- la reprise de la conception de l'échangeur de Banvillars pour le rendre plus compact, permettant ainsi de limiter la consommation d'emprises et les impacts sur les milieux naturels.

Le projet intègre également des aménagements en faveur de l'environnement :

- la mise aux normes environnementales du système d'assainissement, qui protégera la ressource en eau de la pollution chronique ou accidentelle ;
- le rétablissement des écrans acoustiques existant le long des zones habitées d'Argiésans et de Botans une fois la mise à 2 x 2 voies réalisée ;
- la transformation d'un passage à faune en passage grande faune, intégrant des aménagements pour la petite faune, qui favorisera les déplacements des animaux dans le bois du Fays.

3.4.2. Les apports de la concertation

La concertation publique préalable est organisée pour permettre le recueil des avis et des suggestions, en particulier sur les sujets liés à l'environnement naturel et au cadre de vie des habitants.

L'approfondissement des études, dont l'étude d'impact sur l'environnement, s'enrichira de ces avis. L'étude d'impact formalisera les mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts. Elle approfondira toutes les thématiques liées au milieu humain et aux milieux naturels présentées précédemment.

4. ET APRÈS LA CONCERTATION ?



4.1. LE BILAN DE LA CONCERTATION

L'État, maître d'ouvrage du projet, dressera à l'issue de la concertation un bilan de la participation et des avis recueillis auprès des acteurs et du public. Ce bilan sera rendu public sur le site de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.

Les études en cours, en particulier l'étude d'impact sur l'environnement, seront affinées sur la base du bilan, dans la perspective de l'enquête publique.

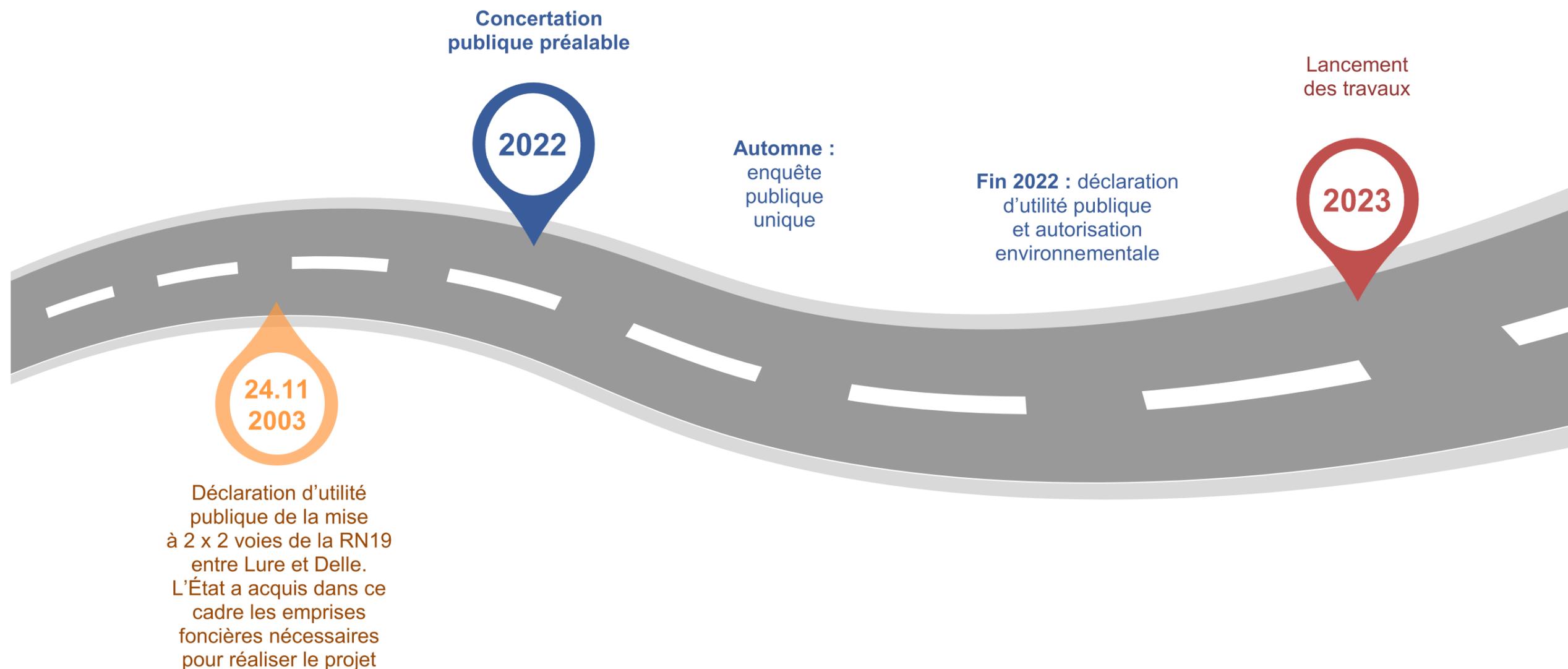
4.2. PROCHAINE ÉTAPE : L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans fera l'objet d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention de l'autorisation environnementale, conformément aux dispositions des articles L123-6 et R123-7 du code de l'Environnement.

L'enquête publique permettra à nouveau d'informer le public de la nature du projet, de ses effets bénéfiques attendus, de ses impacts potentiels en donnant la possibilité au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs avis et observations.

Elle est envisagée à l'automne 2022 après la publication du bilan de la présente concertation, qui sera annexé au dossier d'enquête.

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION HÉRICOURT-SEVENANS





RN19

HÉRICOURT - SEVENANS



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2 Bilan de la concertation

RN19 – AMÉNAGEMENT À 2 x 2 VOIES ENTRE HÉRICOURT ET SEVENANS

BILAN DE LA CONCERTATION



SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| 1 . LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION..... | 5 |
| 1.1 . La situation aujourd’hui..... | 5 |
| 1.1.1 . L’infrastructure existante..... | 6 |
| 1.1.2 . Le trafic..... | 6 |
| 1.1.3 . Accidentologie..... | 6 |
| 1.1.4 . La nécessité d’une mise aux normes environnementales..... | 6 |
| 1.2 . Les objectifs du projet..... | 7 |
| 1.3 . La variante présentée à la concertation..... | 7 |
| 1.4 . Le coût et le financement du projet..... | 7 |
| 1.5 . Les acteurs du projet..... | 8 |
| 2 . LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION..... | 9 |
| 2.1 . Les objectifs et le périmètre de la concertation..... | 9 |
| 2.2 . Le déroulement de la concertation du 18 au 31 juillet 2022..... | 9 |
| 2.2.1 . L’information sur la concertation..... | 9 |
| 2.2.2 . L’information sur le projet..... | 10 |
| 2.2.3 . Les modalités d’expression des avis..... | 10 |
| 2.2.4 . Les modalités d’échanges..... | 10 |
| 3 . LE BILAN CHIFFRÉ DE LA CONCERTATION..... | 11 |
| 3.1 . Les contributions écrites recueillies..... | 11 |
| 3.2 . La participation à la réunion publique..... | 11 |
| 4 . LA SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES..... | 11 |
| 4.1 . La répartition thématique des expressions..... | 11 |
| 4.2 . L’opportunité et coût du projet / L’impact de la loi 3Ds..... | 12 |
| 4.3 . Les aménagements envisagés..... | 13 |
| 4.4 . Les impacts sur le cadre de vie..... | 13 |
| 4.5 . Les impacts sur l’environnement..... | 14 |
| 4.6 . Le rétablissement des communications..... | 15 |
| 4.7 . Les modes actifs/covoiturage..... | 15 |
| 4.8 . La concertation publique et les attentes pour la suite du projet..... | 16 |
| 5 . LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER..... | 17 |
| 5.1 . Les enseignements de la concertation..... | 17 |
| 5.2 . Les suites à donner..... | 17 |
| 6 . ANNEXES..... | 18 |

1. LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION

Le projet consiste en un élargissement à 2 × 2 voies, sur son tracé actuel, de la route nationale 19 (RN19) entre Héricourt, en Haute-Saône, et l'échangeur de Sevenans, dans le Territoire-de-Belfort. L'itinéraire représente 4,5 kilomètres. Son élargissement permettra la continuité avec les sections de la RN19 à l'Ouest et à l'Est, qui sont déjà aménagées à 2 × 2 voies.



Figure 1: Situation du projet

1.1. La situation aujourd'hui

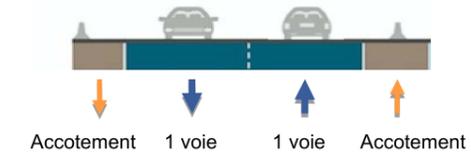
La section entre Héricourt et Sevenans, qui fait l'objet du projet d'élargissement, se situe entre des sections de la RN19 déjà aménagées à 2 × 2 voies à l'Ouest et à l'Est, comme le montre la carte ci-dessous.



Figure 2: Situation du projet (flèche blanche)

1.1.1. L'infrastructure existante

Comme l'illustre le profil en travers ci-dessous, l'infrastructure existante est une route bidirectionnelle (une voie dans chaque sens de circulation sur une chaussée unique, sans terre-plein – ou séparateur – central) et sans créneau de dépassement sur les 4,5 kilomètres concernés. Elle dispose d'un à deux mètres d'accotement de chaque côté.



1.1.2. Le trafic

Sur la section courante de la RN19 au droit du projet, le trafic est d'environ 10 000 véhicules par jour et par sens les jours de semaine, ce qui est élevé pour ce type d'infrastructure, avec un taux de poids lourds de 12 %, soit de l'ordre de 1 600 poids lourds par jour et par sens. Toutefois la section ne connaît pas aujourd'hui d'épisode de congestion intense, avec des vitesses qui seraient inférieures à 50 km/h.

En revanche, l'évolution des trafics sans le projet à l'horizon 2045, basée sur des hypothèses de croissance tendancielle (notamment l'évolution socio-démographique du territoire), montre que la section courante entre Héricourt et Sevenans connaîtra un trafic de 13 000 à 14 000 véhicules par jour et par sens les jours ouvrés (du lundi au vendredi).

De tels niveaux de trafics sur une infrastructure bidirectionnelle s'approcheront du seuil de saturation. Elle connaîtra ainsi à terme une multiplication et un allongement des épisodes de congestion, particulièrement dans les heures de pointe du matin et du soir, lors des déplacements domicile-travail.

1.1.3. Accidentologie

La section de la RN19 entre Héricourt et Sevenans est particulièrement accidentogène par rapport aux autres sections de l'itinéraire Lure-Delle. Elle concentre une grande partie des accidents. Ainsi, 9 accidents sont comptabilisés entre 2014 et 2019, mettant en cause 20 véhicules (dont 2 poids lourds, 3 véhicules utilitaires légers et un deux-roues). Ils sont responsables d'un bilan de 4 personnes tuées, 13 personnes hospitalisées dont 7 lors d'un même événement, et de 18 blessés légers. Tous ces accidents sont dus à un véhicule se déportant ou franchissant la ligne centrale.

1.1.4. La nécessité d'une mise aux normes environnementales

L'infrastructure possède des dispositifs de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée mais qui ne sont pas adaptés aux normes actuelles. Elle dispose de cinq bassins de recueil des eaux qui présentent toutefois des dysfonctionnements. Deux d'entre eux sont, la majeure partie du temps, à sec. Le système de collecte est également localement détérioré.

Par ailleurs, la RN19 étant, pour des raisons de sécurité, clôturée sur toute la section (hormis sur la zone entre Brevilliers et le diffuseur de Banvillars), plusieurs ouvrages permettent son franchissement par la faune. Toutefois, leur attractivité pourrait être améliorée pour qu'ils soient davantage utilisés par les animaux.

1.2 . Les objectifs du projet

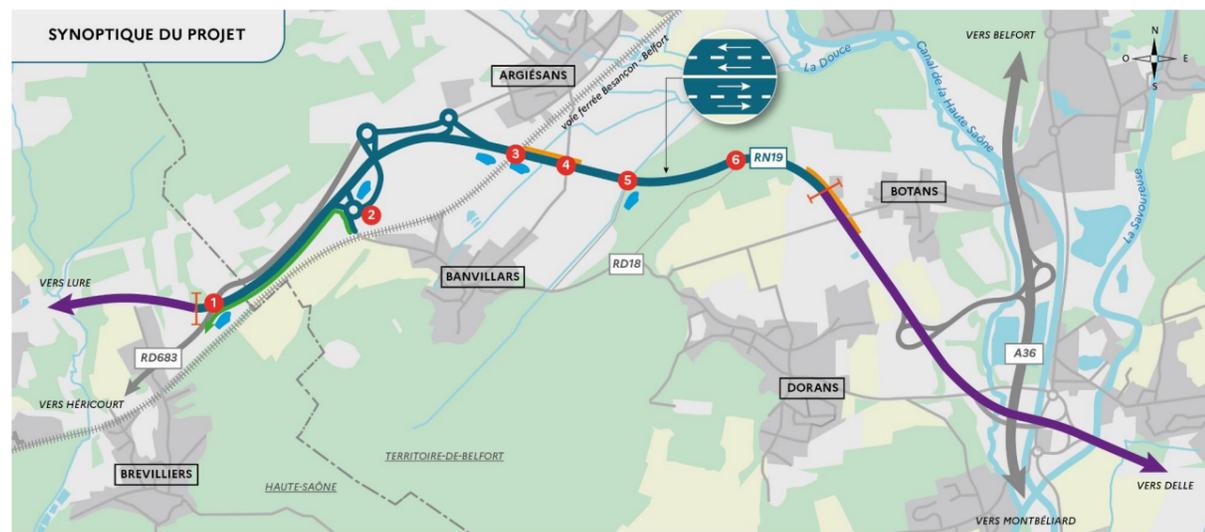
Pour apporter une réponse aux problématiques de la section « Héricourt-Sevenans » de la RN19, l'État étudie en partenariat avec les collectivités, son aménagement avec les objectifs suivants :

- améliorer la sécurité et le niveau de service pour les usagers ;
- maintenir une desserte fine des communes tout en contribuant au développement local ;
- améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure.

1.3 . La variante présentée à la concertation

Les études sur la section visent à mettre en conformité le projet avec les normes techniques et réglementaires en vigueur par un élargissement sur place de la chaussée actuelle.

Elles ne prévoient pas de variante en tracé neuf, qui serait par nature beaucoup plus consommatrice d'emprises foncières et qui pourrait avoir des impacts importants, voire rédhibitoires, sur les milieux naturels et notamment sur les zones humides présentes sur le territoire des communes de Banvillars et Argiésans.



LÉGENDE :

- Projet d'aménagement (mise à 2 x 2 voies par élargissement vers nord)
- RN19 existante à 2 x 2 voies
- Extrémités du projet
- Écrans acoustiques
- Piste cyclable
- Bassins de collecte et de traitement des eaux

LES OUVRAGES MODIFIÉS AVEC LE PROJET :

- 1 Passage inférieur RD683 : démolition-reconstruction
- 2 Échangeur de Banvillars : réaménagement du demi-échangeur sud, création d'un giratoire et adaptation des bretelles
- 3 Passage inférieur voie ferrée : doublement de l'ouvrage
- 4 Passage inférieur voie communale Argiésans-Banvillars : doublement de l'ouvrage
- 5 Passage inférieur chemin rural : allongement de l'ouvrage
- 6 Passage supérieur chemin communal : requalification de l'ouvrage en passage à faune spécifique

1.4 . Le coût et le financement du projet

Le coût à terminaison du projet est estimé à environ 32 millions d'euros courants toutes taxes comprises. Le projet est cofinancé par l'État et les collectivités partenaires.

Le financement du projet a fait l'objet d'un protocole spécifique en date du 7 février 2020 pour un montant de 23 M€. Le complément de financement a vocation à être obtenu dans le cadre du volet mobilité 2023-2027 du Contrat de Plan État-Région 2021-2027.

1.5 . Les acteurs du projet

La maîtrise d'ouvrage : l'État – DREAL

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté, service régional de l'État, assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement de la RN19.

Elle met en œuvre, sous l'autorité du Préfet de Région, les politiques publiques du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.

Les collectivités partenaires

L'État a associé, dès l'initiative du projet et afin d'aboutir à une vision commune et partagée, les collectivités participant également à son financement : la Région Bourgogne-franche-Comté, le département de la Haute-Saône, le département du Territoire-de-Belfort, Grand Belfort Communauté d'Agglomération et la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt.



2 . LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

La concertation publique préalable du projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans est régie par le code de l'environnement (articles L.121-15 à L.121-21 et R.121-19 à R.121-27).

Elle a été réalisée conformément aux dispositions envisagées par le maître d'ouvrage décrites dans la déclaration d'intention afférente au projet tel que prévu par l'article L.121-18 du code de l'environnement.

Elle s'inscrit dans un processus devant conduire le cas échéant à une déclaration d'utilité publique (DUP) après enquête publique.

Le projet d'aménagement de la RN19 entre Héricourt et Sevenans a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2003. Toutefois, l'évolution des normes de conception routière rend nécessaire l'acquisition de foncier supplémentaire par rapport aux emprises déjà acquises dans le cadre du projet élaboré en 2003.

Le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans fera donc l'objet d'une enquête publique unique préalable à une nouvelle déclaration d'utilité publique et à l'obtention de l'autorisation environnementale, conformément aux dispositions des articles L123-6 et R123-7 du code de l'environnement.

2.1 . Les objectifs et le périmètre de la concertation

Comme l'indique l'article L121-15-1 du code de l'environnement, « la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet [...], des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre ».

Sur ces bases, les objectifs de la concertation, organisée par l'État, maître d'ouvrage du projet, étaient :

- d'informer sur le projet, son contexte, ses objectifs, les résultats des études conduites en 2020 et 2021, les coûts estimés et les différentes étapes nécessaires à sa mise en œuvre ;
- de donner l'occasion à chacun, usager de la RN19, habitant ou acteur du territoire, de faire part de ses questions, réactions, attentes, préoccupations et propositions ;
- d'enrichir le projet préalablement à l'enquête publique réalisée dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique du projet.

2.2 . Le déroulement de la concertation du 18 au 31 juillet 2022

2.2.1 . L'information sur la concertation

Communiqué de presse

Un communiqué de presse a été adressé aux journalistes de la presse régionale le 5 juillet 2022.

Plusieurs articles dans la presse et sur les sites d'information locaux ont relayé les informations sur le projet et sur le lancement de la concertation :

- « RN19 : concertation publique en vue de la mise à 2 x 2 voies entre Sévenans et Héricourt », www.estrepublicain.fr, le 08 juillet 2022 ;
- « Mise à 2 x 2 voies de la RN 19 : la crainte du bruit », www.estrepublicain.fr et Est Républicain, le 23 juillet 2022 ;
- « Une concertation publique pour l'aménagement à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sévenans », www.lesaffichesdelahautesaone.fr, le 06 juillet 2022 ;
- « R.N. 19 : les travaux débuteront en 2023 pour le tronçon Héricourt-Sevenans », <https://letrois.info>, le 29 juillet 2022.

Communication des collectivités

Les cinq communes concernées par le projet ont procédé à l'affichage d'une information sur la tenue et les modalités de la concertation.

La lettre d'information de la commune de Botans publiée en juillet 2022 proposait une information sur la concertation.

Le site internet du maître d'ouvrage

Le site internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté, proposait une information sur la concertation, rappelaient les différentes modalités de participation et permettaient le téléchargement du dossier de concertation.

2.2.2 . L'information sur le projet



Le dossier de concertation (37 pages) rappelait les enjeux, les objectifs et les grandes caractéristiques du projet.

Le dossier de concertation était disponible :

- en version papier à la mairie de Argiésans, Banvillars, Brevilliers, Botans et Dorans pendant toute la durée de la concertation ;
- en téléchargement sur le site Internet de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.

2.2.3 . Les modalités d'expression des avis

Les registres

Cinq registres de concertation permettant de consigner des observations ont été mis à la disposition du public à la mairie à la mairie de Argiésans, Banvillars, Brevilliers, Botans et Dorans pendant toute la durée de la concertation.

L'adresse courriel

Le maître d'ouvrage a mis en place pendant la durée de la concertation une adresse courriel dédiée : rn19-hericourt-sevenans@developpement-durable.gouv.fr .

L'adresse postale

Le public pouvait également adresser ses observations par courrier postal à l'adresse : « Concertation RN19 Héricourt-Sevenans – DREAL Bourgogne Franche-Comté – 5, voie Gisèle Halimi – BP31269 – 25005 BESANCON Cedex ».

2.2.4 . Les modalités d'échanges

Une réunion publique s'est tenue à la salle polyvalente de Brevilliers le 21 juillet à 18h30.

Un compte-rendu de la réunion publique a été établi pour restituer les échanges. Ce document est annexé au présent bilan.

3. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA CONCERTATION

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

3.1. Les contributions écrites recueillies

Huit contributions écrites ont été recueillies :

- 3 ont été adressées par courriel ;
- aucune par courrier postal ;
- 5 ont été consignées dans les registres de concertation selon la répartition suivante :
 - aucune dans le registre de la mairie de Argiésans ;
 - 1 dans le registre de la mairie de Banvillars ;
 - 1 dans le registre de la mairie de Botans ;
 - 3 dans le registre de la mairie de Brevilliers ;
 - aucune dans le registre de la mairie de Dorans.

3.2. La participation à la réunion publique

Environ 40 habitants étaient présents à la réunion publique à Brevilliers le 21 juillet 2022. Cette réunion a duré 2 heures. Elle a donné lieu à environ 30 interventions/prises de parole du public.

4. LA SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Cette partie propose une synthèse des contributions recueillies au cours de la concertation. Des réponses aux questions sont proposées par le maître d'ouvrage dans les encadrés au fil du texte.

4.1. La répartition thématique des expressions

À l'issue de l'analyse des contributions recueillies (pour mémoire 8 contributions écrites et environ 30 interventions au cours de la réunion publique), sept principales thématiques d'expression ont été identifiées et sont développées dans les pages qui suivent.

Le tableau ci-dessous présente le nombre de fois où ces sept thématiques sont présentes dans les contributions (les contributions portent très fréquemment sur plusieurs thématiques).

| THÉMATIQUES | Nombre d'apparitions dans les contributions |
|--|---|
| 1 L'opportunité et coût du projet / Impact de la loi 3Ds(*) | 7 |
| 2 Les aménagements envisagés | 5 |
| 3 Les impacts sur le cadre de vie | 14 |
| 4 Les impacts sur l'environnement | 4 |
| 5 Le rétablissement des communications | 7 |
| 6 La prise en compte des modes actifs | 6 |
| 7 La concertation publique et les attentes pour la suite du projet | 2 |

(*) LOI n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

4.2. L'opportunité et coût du projet / L'impact de la loi 3Ds

Des avis favorables pour le projet routier

Deux avis sont favorables au projet de mise à 2 × 2 voies eu égard notamment à l'accidentologie constatée sur la section (« *Combien de morts d'ici la réalisation de cette route ?* »).

► Réponse du maître d'ouvrage

L'analyse socio-économique du projet met effectivement en évidence le gain du projet permis par la réduction de l'accidentologie.

Le parti d'aménagement

Une contribution remet en cause le parti d'aménagement sur place au profit d'un tracé neuf qui permettrait notamment d'éviter plus largement les villages voisins.

► Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique de 2003 concernant l'itinéraire Lure-Delle, le parti d'aménagement de la présente section proposé était déjà un doublement sur place de l'infrastructure. Par conséquent, aucune variante en tracé neuf n'a été envisagée sur cette section.

Les retours d'expérience en matière d'infrastructure routière montre, et ce d'autant plus qu'une route bidirectionnelle est déjà existante, qu'un projet de 2 × 2 voies en tracé neuf aurait des impacts très importants sur la consommation d'espace naturel et agricole mais également des impacts significatifs sur l'environnement, plus largement sur l'artificialisation des sols. Les impacts d'un tel parti d'aménagement sur l'environnement remettent en cause l'objectif d'amélioration de l'insertion environnementale de l'infrastructure.

Une inquiétude sur la poursuite du projet

Des inquiétudes sont également exprimées sur la poursuite du projet en relation avec le financement du projet (« *on se bagarre pour trouver les 10 millions restants mais c'est une priorité absolue de sécurité publique* ») et la future mise en œuvre de la loi 3Ds relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

► Réponse du maître d'ouvrage

Le projet est actuellement financé à hauteur de 23 M€. Le complément d'environ 10M€ nécessaire pour finaliser le financement fera l'objet de négociation avec les partenaires du projet dans le cadre du volet mobilité 2023-2027 du CPER (Contrat de Plan État Région) 2021-2027.

Concernant l'impact de la loi 3Ds, si les départements de Haute-Saône et du Territoire de Belfort ont, par délibération, fait acte de candidature en faveur du transfert de la RN19, celui-ci n'est pas acté à ce stade, la décision finale revenant au ministre des transports. En tout état de cause, le maître d'ouvrage, l'État, continuera de mener à bien le portage du projet normalement, notamment en vue de l'obtention des autorisations administratives, jusqu'à un éventuel transfert si celui-ci devait intervenir.

4.3 . Les aménagements envisagés

Les équipements prévus

Un contributeur indique qu'« il faudrait mettre un ou des panneaux à message variable, cela serait utile avant un nœud de circulation important (échangeur) ».

Un autre contributeur met en avant les risques liés à la covisibilité de la RN19 et de la RD683.

► Réponse du maître d'ouvrage

Un panneau à message variable est actuellement prévu dans le projet. Concernant la problématique de covisibilité entre la route nationale et la route départementale celle-ci est prise en compte par la mise en place de dispositifs occultants entre les deux infrastructures permettant d'éviter l'éblouissement réciproque des automobilistes.

La vitesse sur le futur aménagement

Plusieurs questionnements sont relatifs à la vitesse applicable sur la section après travaux et à la possibilité de réduire cette vitesse.

► Réponse du maître d'ouvrage

L'infrastructure a été conçue selon un référentiel permettant la circulation à 110 km/h. La vitesse sur le tronçon Héricourt-Sevenans sera donc de 110 km/h en cohérence avec la vitesse pratiquée sur la RN19 entre Amblans et Héricourt.

La vitesse limite autorisée sur route nationale hors agglomération relève de la compétence du Préfet de département. Il doit donc être saisi de toute demande d'abaissement de vitesse limite autorisée.

Les dispositifs de protection contre le bruit

cf. Partie 4.4

Le passage grande faune

cf. Partie 4.5

4.4 . Les impacts sur le cadre de vie

Les nuisances sonores dues à l'infrastructure

De nombreuses contributions ont traité à la prise en compte des nuisances acoustiques de l'infrastructure, notamment des questionnements sur protections acoustiques prévues dans le cadre du projet, sur les modalités de réalisation (état des lieux, paramètres de modélisation, horizon d'étude) et les résultats de l'étude acoustique effectuée dans le cadre du projet.

De nombreuses remarques font état d'un niveau sonore ressenti actuellement significatif, comme sur Botans où il est fait mention de « plus de bruit, encore plus de nuisances sonores pour le village déjà encerclé par les routes » et où il est demandé « un renforcement des protections contre le bruit ».

Sur Banvillars, il est indiqué que « les nuisances sonores sont réelles et seront majorées par l'augmentation de la vitesse ». Par conséquent, « la mise en place de protections acoustiques coté Banvillars [...] semblerait nécessaire. ».

Sur Banvillars, il est également mentionné que le bruit de la RN19 est perceptible sur la partie haute du village.

Enfin sur Brevilliers, il est souhaité la « Pose d'écran acoustiques ou merlons » ou de « parapets anti-bruit » notamment entre la casse automobile et le pont de la RD683.

Des souhaits sont exprimés que pour les résultats de l'étude soient communiqués et pour avoir accès aux hypothèses du modèle.

► Réponse du maître d'ouvrage

Des études acoustiques ont été réalisées par un bureau d'études spécialisé en acoustique. La méthodologie est la suivante :

- Création d'un modèle de propagation du son en tenant compte, entre autres, de la géométrie de la route et de la topographie de la zone d'étude ;

- Calage du modèle à l'aide de mesures réalisées in situ ;

- Simulation des niveaux sonores à horizon + 20 ans en tenant compte de l'augmentation du trafic.

Le modèle acoustique tient compte de l'augmentation de la vitesse maximale autorisée de 80 à 110 km/h qui interviendra après le passage en 2 x 2 voies.

Ces études ont montré que le maintien des protections acoustiques existantes était suffisant pour assurer le respect de la réglementation sur le bruit, c'est-à-dire un niveau sonore inférieur à 60 dB en période diurne. L'objectif du maître d'ouvrage est le respect de la réglementation qui permet d'avoir une référence claire et commune pour tous les riverains d'un projet.

L'étude acoustique sera intégralement disponible dans le dossier de déclaration d'utilité publique au sein de l'étude d'impact.

La pollution de l'air

Deux avis évoquent « la dégradation de la qualité de l'air » ou encore « la pollution de l'air [qui] sera augmentée » et proposent de « favoriser le transport ferroviaire » pour réduire le nombre de poids-lourds et « un relevé de la qualité de l'air ».

► Réponse du maître d'ouvrage

Une étude air et santé sera disponible dans l'étude d'impact et apportera des éléments factuels sur les incidences du projet en matière de pollution de l'air.

4.5 . Les impacts sur l'environnement

L'impact potentiel du projet sur la pérennité d'une source ainsi que la gestion des écoulements des eaux de ruissellement est spécifiquement évoqué sur la commune de Botans au regard du retour d'expérience des travaux du nœud autoroutier de Sevenans.

L'impact du projet sur les emprises agricoles est également évoqué.

► Réponse du maître d'ouvrage

Le projet est conçu de manière à éviter, réduire ou le cas échéant compenser les impacts du projet sur l'environnement.

Spécifiquement, les études menées n'ont pas mis en évidence d'impact sur la pérennité de la source mentionnée à Botans. Par ailleurs, l'assainissement de la plate-forme routière sera conçu dans les règles de l'art, c'est-à-dire en collectant les eaux usées, en les débarrassant des pollutions dont elles sont chargées avant de rejeter l'eau ainsi traitée dans le milieu naturel. Les eaux des bassins versants interceptés seront également collectées et rejetées dans le milieu naturel.

Enfin, les acquisitions foncières nécessaires au projet (hors compensation éventuelles) représentent environ un hectare. Cette surface relativement faible est le fruit d'un travail sur la réduction de l'impact du projet sur la consommation d'espace.

4.6 . Le rétablissement des communications

Le passage Grande Faune

De nombreux questionnements ont été émis concernant la requalification du passage supérieur du bois de Fays en passage pour la grande faune, et ce d'autant plus que cette requalification s'accompagne de l'interdiction de l'ouvrage à la circulation des engins motorisés.

Les observations émises portent d'une part, sur l'opportunité d'aménager l'ouvrage existant considérant que celui-ci est déjà utilisé par la faune et d'autre part, sur la nécessité de fermer l'ouvrage à la circulation des véhicules motorisés.

► Réponse du maître d'ouvrage

Sur les sujets environnementaux, l'État respecte la réglementation et se doit d'être exemplaire en conciliant autant que possible tous les enjeux. La solution proposée est, au sens du maître d'ouvrage le meilleur compromis du point de vue de l'environnement, des contraintes techniques et financières. En effet, l'amélioration de la continuité écologique sur la section et particulièrement sur le bois de Fays est un objectif du projet. Cette amélioration nécessite la requalification de l'ouvrage qui implique techniquement l'interdiction de circulation des véhicules motorisés sur l'ouvrage pour des questions de résistance mécanique.

Le maître d'ouvrage prévoit la mise en place d'un itinéraire alternatif (représentant un allongement de l'itinéraire d'environ 2 kilomètres) par les chemins d'exploitation longeant la RN19 et par le passage sous la RN19 réalisé dans le cadre des travaux d'aménagement du nœud autoroutier sur la commune de Botans.

La circulation des engins agricoles

La problématique de la circulation des engins agricoles dans le secteur est abordée à plusieurs reprises notamment au travers :

- de la question de l'entretien des chemins de rétablissement longitudinaux existants et à venir ;
- de la question du projet de requalification du passage supérieur du bois de Fays en passage grande faune.

Il est ainsi proposé « une route parallèle à la 2 x 2 voies pour les engins agricoles » ou « d'autoriser les engins agricoles à prendre cette route [RN19] sous certaines conditions ».

► Réponse du maître d'ouvrage

Le caractère de route express a été conféré à la RN19 sur la section concernée par l'arrêté de déclaration d'utilité publique de 2003. Ce caractère de route express permet de réserver l'usage de l'infrastructure à certaines catégories d'usager. En l'espèce, la section de la RN19 entre Héricourt et Sevenans est une route à accès réglementé qui interdit sauf dérogation la circulation des engins agricoles.

La responsabilité de l'entretien des chemins de rétablissement longitudinaux existants et à venir sera précisée dans le dossier de déclaration d'utilité publique.

4.7 . Les modes actifs/covoiturage

La piste cyclable

Concernant la piste cyclable prévue au projet, les intervenants regrettent de manière générale que celle-ci ne soit pas réalisée intégralement. Dans le même esprit, le choix d'interrompre la piste cyclable au niveau du futur giratoire du demi diffuseur sud de Banvillers est interrogé. La prolongation de l'aménagement à minima jusqu'au demi-diffuseur sud est demandée.

D'autre part, il est signalé des questions relatives à la sécurité des cyclistes au niveau de la jonction de la piste prévue et du futur giratoire mais également sur la RD 18 au niveau de l'ouvrage de franchissement de la voie SNCF.

► Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre à profit les travaux sur la RN19 pour engager une réflexion autour d'une liaison en modes actifs entre Brevillers et Argiésans et pour réaliser un premier tronçon dans la mesure où celui-ci se trouve dans l'emprise des travaux de la RN19.

Le maître d'ouvrage indique que le tronçon retenu dans le projet, constitue un tronçon commun sur trois des quatre variantes permettant une liaison entre Banvillers et Argiésans.

En revanche, le choix de la poursuite de l'itinéraire selon les trois variantes restantes est ouvert, mais n'est en revanche, pas du ressort du maître d'ouvrage. La suite de la réflexion et des travaux reste du ressort des collectivités compétentes en la matière.

Le maître d'ouvrage s'engage à organiser un nouveau temps d'échange sur le sujet l'aménagement de cette piste cyclable avec l'ensemble des acteurs intéressés.

Covoiturage

La question de la « création de parking de covoiturage, (ce qui permet une baisse du nombre de véhicules circulant sur cet axe) » est également évoquée.

► Réponse du maître d'ouvrage

La politique de développement des aires de covoiturage relève de la compétence des collectivités territoriales. Nonobstant, aucun besoin en la matière n'a été identifié durant la concertation continue avec les élus locaux

4.8 . La concertation publique et les attentes pour la suite du projet

Des éclaircissements sur les différentes étapes de la consultation du public sont demandés, notamment sur les finalités de la concertation et de l'enquête publique.

Il est demandé également quelles sont les modalités de concertation avec le monde agricole.

Enfin, il est souhaité de poursuivre la concertation sur le sujet de la piste cyclable.

► Réponse du maître d'ouvrage

Tout projet d'infrastructure routière doit faire l'objet de plusieurs phases de participation du public en vertu des dispositions du code de l'environnement.

La concertation préalable avec le public constitue une première phase de participation avant l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention de l'autorisation environnementale. Par ailleurs, une concertation continue est établie avec les élus locaux à travers des points d'échange réguliers sous la forme de la participation à un comité technique.

Enfin, l'enquête publique, réalisée au titre du code de l'environnement et du code de l'expropriation, permettra au public de s'exprimer de manière formelle sur le projet. Cette enquête publique sera menée de manière indépendante par un commissaire enquêteur qui émettra un avis à destination de l'autorité compétente (le préfet) sur la suite à donner au projet.

Concernant les modalités de consultation du monde agricole, le maître d'ouvrage a missionné la chambre d'agriculture pour évaluer les impacts du projet en phases travaux et exploitation.

La chambre d'agriculture sera par ailleurs saisie pour avis sur le projet.

Comme indiqué au chapitre 4.7, un nouveau temps d'échange sur l'aménagement de la piste cyclable sera organisé avec les acteurs concernés.

5 . LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER

5.1 . Les enseignements de la concertation

Le maître d'ouvrage relève tout d'abord le climat positif et contributif de la concertation. Il remercie tous les participants qui ont pris le temps de formaliser leur avis par écrit et de participer à la réunion publique.

Les participants à la concertation sont majoritairement concernés par le projet : riverains de la RN19, habitants des communes concernées et élus.

L'opportunité du projet semble faire l'objet d'un consensus. De nombreuses contributions portent sur les aménagements envisagés et expriment des attentes concrètes. La concertation fait ressortir principalement les points suivants :

- des inquiétudes sur les effets du projet sur le cadre de vie des habitants avec des questionnements sur la prise en compte du bruit et de la qualité de l'air ;
- des points d'attention sur l'aménagement de la piste cyclables et le souhait de voir se poursuivre les discussions autour de cet aménagement ;
- des demandes vis-à-vis des rétablissements des communications notamment en lien avec l'activité agricole.

5.2 . Les suites à donner

Comme précisé précédemment, le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans fera l'objet d'une enquête publique unique au titre :

- d'une nouvelle déclaration d'utilité publique pour permettre l'acquisition des emprises foncières complémentaires nécessaires au projet ;
- de l'obtention de l'autorisation environnementale, conformément aux dispositions des articles L 123-6 et R123-7 du code de l'environnement.

L'étude d'impact sur l'environnement, qui sera présentée dans le dossier d'enquête publique, aura vocation à étudier les impacts du projet tout en précisant les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation des incidences du projet.

. Elle permettra d'apporter des réponses précises aux questions posées lors de la concertation, notamment pour ce qui concerne la prise en compte du bruit, de la qualité de l'air et des enjeux pour les milieux naturels.

Le maître d'ouvrage s'engage dans la suite des études :

- à apporter une attention particulière à la prise en compte du bruit, notamment en s'assurant que la modélisation reflète bien l'ambiance sonore ressentie par les habitants de Banvillars ;
- à la gestion des écoulements des eaux pluviales et à la préservation de la source identifiée sur la commune de Botans.

En outre, il organisera des échanges et une concertation spécifique sur l'aménagement de la piste cyclable avec l'ensemble des acteurs concernés.

Le dossier d'enquête publique présentera de manière détaillée et approfondie les aménagements envisagés sur la section « Héricourt-Sevenans » de la RN19. Il apportera des réponses sur l'organisation des travaux et les mesures permettant de réduire les gênes pour les habitants et les usagers de la RN19 lors de cette étape de réalisation.

L'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique du projet permettra au public de s'informer une nouvelle fois et de s'exprimer sur le projet avec un niveau d'étude plus approfondi, en particulier du point de vue de ses impacts sur l'environnement.

6 . ANNEXES

Le dossier de concertation mis à disposition du public est consultable sur la page dédiée du site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté :

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

Le compte-rendu de la réunion publique du 21 juillet 2022 à Brevilliers est présenté dans les pages qui suivent.





Réunion Publique du 21 juillet 2022 à Brevilliers (Salle Polyvalente, 18h30) Synthèse

Intervenants :

- M. Matthieu DESINDE, chef de service adjoint du service transport Mobilité, DREAL Bourgogne Franche-Comté
- M. Jean-Noël LAMBERT, Chef de projets Routiers, DREAL Bourgogne Franche-Comté

Participants :

- environ 40 personnes

Durée de la réunion :

- environ 2 heures (de 18h30 à 20h30)

Les avis retranscrits ne sont pas nominatifs.

Les discussions et les réponses ont été synthétisées par thèmes.

- Thématique sur le bruit ;
- Thématique sur le parti d'aménagement ;
- Thématique sur le Passage Grande faune (PGF) ;
- Thématique Piste cyclable ;
- Thématique Financement ;
- Thématique sur la Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (Loi 3Ds) ;
- Thématique diverses.

Thématiques sur le Bruit

Intervention du public

Quelles études sur le bruit ont été réalisées ?

Le modèle prend-il en compte la vitesse ?

Quelles seront les protections mises en place dans le cadre du projet ?

Comment sont implantés les capteurs ? Qui décide de leur implantation ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Des études acoustiques ont été réalisées par un bureau d'études spécialisé en acoustique. La méthodologie est la suivante :

- création d'un modèle de propagation du son en tenant compte de la géométrie de la route et de la topographie de la zone d'étude ;
- calage du modèle à l'aide de mesures réalisées in situ ;
- simulation des niveaux sonores à horizon + 20 ans en tenant compte de l'augmentation du trafic.

Le modèle acoustique prend effectivement en compte l'augmentation de la vitesse maximale autorisée de 80 à 110 km/h qui interviendra après le passage en 2 x 2 voies.

Ces études ont montré que le maintien des protections acoustiques existantes était suffisant pour assurer le respect de la réglementation sur le bruit, c'est-à-dire un niveau sonore inférieur à 60 dB de jour.

L'objectif du maître d'ouvrage est le respect de la réglementation de sorte à avoir une référence claire. Le maître d'ouvrage est conscient que le bruit est une thématique importante et peut être perçu différemment selon les personnes. La référence à la réglementation permet d'avoir un cadre clair et commun sur les opérations routières pour prendre en compte cette nuisance.

L'implantation des capteurs dont les mesures sont utilisées pour caler et valider le modèle acoustique est déterminée par le bureau d'étude spécialisé en acoustique.

Ces capteurs sont implantés à l'extérieur des habitations conformément aux normes en vigueur.

Intervention du public

L'étude acoustique sera-t-elle disponible au public ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude acoustique sera intégralement disponible dans le dossier de déclaration d'utilité publique.

Le maître d'ouvrage souligne également que cette étude sera examinée par l'autorité environnementale dans le cadre de son avis sur le dossier.

Intervention du public

Le bruit est perçu comme important notamment à Banvillars sur la partie haute du village en fonction de conditions météorologiques, alors que pour les habitations situées en contrebas et plus proches de la RN19, la perception du bruit est différente. Le modèle rend-il compte de ce phénomène particulier.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prendra l'attache du bureau d'étude pour vérifier que ce type de phénomène est bien pris en compte. Le maître d'ouvrage précise également que le modèle acoustique rend compte de valeurs moyennes de bruit sur lesquelles sont basées la vérification du respect des seuils de la réglementation et le cas échéant, sur lesquelles sont basées le dimensionnement de protections acoustiques.

Intervention du public

Est-ce que les protections acoustiques actuellement en place répondaient à un objectif réglementaire ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage ignore dans quel cadre ces protections acoustiques ont été mises en place. Cela étant, la réglementation actuelle sur la prise en compte du bruit dans les infrastructures routières date des années 90.

Intervention du public

Pourquoi les murs acoustiques de la RN19 (Dorans) sont-ils aussi bas par rapport aux murs acoustiques présents sur A36 ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les écrans acoustiques sont dimensionnés en fonction des résultats de l'étude acoustique de chaque infrastructure.

Les écrans actuels sur la RN19 sont suffisants pour assurer le respect de la réglementation.

Intervention du public

Des mesures sont-elles effectuées après travaux ? À quelles échéances ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage indique qu'une campagne de mesures est généralement réalisée immédiatement après travaux pour vérifier la performance des murs acoustiques et la validité des résultats du modèle acoustique.

Cette démarche permet de valider le modèle et donc de s'assurer sans mesure supplémentaire que les objectifs réglementaires seront atteints à moyen et long termes.

Thématique sur le parti d'aménagement

Intervention du public

Un intervenant indique que le tracé de la route actuelle n'est pas pertinent. Un autre tracé aurait permis, à l'époque de la construction de l'actuelle RN19, d'être plus efficace et d'éviter largement les villages par le biais d'un itinéraire situé plus au sud.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage indique que lors de la déclaration d'utilité publique de 2003 concernant l'itinéraire Lure-Delle, le parti d'aménagement de la présente section était déjà un doublement sur place de l'infrastructure. Aucune variante en tracé neuf n'a été envisagée sur cette section.

Le maître d'ouvrage indique qu'il doit tenir compte du tracé actuel de la RN19, et qu'un projet en tracé neuf aurait des impacts très importants sur la consommation d'espaces naturels et agricoles, mais également des impacts significatifs sur l'environnement susceptibles de remettre en cause le projet.

Intervention du public

À propos de la consommation d'espace, un intervenant demande quelle est la surface foncière supplémentaire nécessaire au projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage indique que les acquisitions foncières nécessaires au projet (hors compensation éventuelles) sont d'environ 1 hectare. L'immense majorité étant située au niveau du demi-diffuseur sud de Banvillars.

Les autres acquisitions sont rendues nécessaires par la modification des règles de conception routière qui ont, par exemple, modifié les rayons minimaux des courbes.

Thématique sur le Passage Grande faune (PGF)

Intervention du public

Un intervenant fait part de son constat du peu de passages observés sur l'ouvrage [Pont situé dans le bois de Fays]. Il s'interroge d'une part sur les espèces d'animaux transitant par l'ouvrage et d'autre part sur le bien fondé de l'implantation d'un passage grande faune sur l'itinéraire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage indique qu'une étude sur la fréquentation du pont dans le bois de Fays et du boviduc à la lisière du bois de Fays a été réalisée avec la mise en place de pièges photographiques.

Cette étude a montré que le pont était fréquenté de manière satisfaisante par des petits mammifères : blaireau, renard, chat forestier, lièvre et chevreuil. Le boviduc quant à lui, l'est dans une moindre mesure.

L'amélioration de la continuité écologique sur la section et particulièrement sur le bois de Fays est un objectif du projet. Le maître d'ouvrage indique que la proposition concernant le passage grande faune est le résultat d'un compromis entre les exigences environnementales et les contraintes du projet. Dans le même esprit le projet vise l'amélioration du boviduc. Ce dernier sera également modifié pour éviter les phénomènes de stagnation d'eau préjudiciables au passage de la faune.

Intervention du public

Pourquoi interdire la circulation, car les animaux passent déjà par l'ouvrage ?

L'interdiction à la circulation du passage grande faune concerne-t-elle tous les véhicules ?

Quelle est la longueur de l'itinéraire alternatif ?

Qui est responsable de l'entretien des chemins d'exploitation ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'interdiction à la circulation du pont est rendue nécessaire par les adaptations réalisées sur l'ouvrage avec notamment le remplacement du revêtement actuel par un rechargement de terre végétale qui permettra d'améliorer l'attractivité du passage pour la faune. Cet aménagement est issu des discussions préalables du maître d'ouvrage avec les services en charge de l'instruction du dossier au titre de l'environnement.

L'interdiction concernerait la circulation des véhicules à moteur.

Le maître d'ouvrage prévoit la mise en place d'un itinéraire alternatif par les chemins d'exploitation longeant la RN19 et par le passage sous la RN19 réalisé dans le cadre des travaux d'aménagement du nœud autoroutier sur la commune de Botans.

L'allongement de l'itinéraire serait d'environ 2 km.

Sur les sujets environnementaux, l'État doit être exemplaire et concilier tous les enjeux. La solution proposée est, au sens du maître d'ouvrage, un optimum du point de vue de l'environnement, des contraintes techniques et financières.

Intervention du public

Qui est responsable de l'entretien des chemins d'exploitation ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Généralement, c'est l'exploitant de la RN19 qui est responsable des chemins d'exploitation. Ce point sera précisé et fera l'objet d'un chapitre dans le dossier de déclaration d'utilité publique.

Intervention du public

Un intervenant s'interroge sur la concertation préalable menée avec les services notamment en charge de la protection de l'environnement ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage indique que les services en charge de l'instruction du dossier ont été étroitement associés au projet dès le début des études.

Ceux-ci réservent cependant leur avis définitif au dépôt du dossier officiel.

Thématique Piste cyclable

Intervention du public

Un intervenant souligne qu'il y a une incohérence entre la présentation faite et le dossier de concertation sur le tracé de la piste cyclable ?

Un intervenant demande qu'elles ont été les structures invitées pour la concertation sur le choix de l'itinéraire cyclable ? Est-il possible d'élargir cette concertation ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage indique que le tronçon inclus dans le projet, constitue un tronçon commun sur trois des quatre variantes permettant une liaison entre Banvillars et Argiésans. Il exclut de fait la variante longeant la RD683.

En revanche, le choix de la poursuite de l'itinéraire selon les trois variantes restantes est ouvert. Il n'est en revanche pas du ressort du maître d'ouvrage.

En effet le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre à profit les travaux sur la RN19 pour engager une réflexion autour d'une liaison en modes actifs entre Brevillers et Argiésans et pour réaliser un premier tronçon dans la mesure où celui-ci se trouve dans l'emprise des travaux de la RN19.

La poursuite de la réflexion et des travaux reste du ressort des collectivités compétentes en la matière.

Les discussions sur la problématique de la piste cyclable ont été menées avec la communauté de commune du pays d'Héricourt, Grand Belfort Agglomération, et le Territoire de Belfort.

Le maître d'ouvrage organisera un nouveau temps d'échange sur le sujet de la piste cyclable.

Intervention du public

Un intervenant indique que la présence d'un talus de grande hauteur à proximité de la RD683 qui a connu par le passé des problèmes d'instabilité justifie de ne pas implanter de piste cyclable le long de la RD683.

Il est signalé que la commune d'Argiésans a mis en place une piste cyclable aboutissant au niveau du giratoire Nord Est de l'échangeur de Banvillars.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le tracé proposé par le maître d'ouvrage reste compatible avec cet aménagement.

Intervention du public

Il est demandé le coût du tronçon de piste cyclable.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage indique que la particularité de cette piste est de correspondre au tracé d'un chemin d'exploitation. La requalification de ce chemin d'exploitation en piste cyclable ne requiert donc que l'adaptation du revêtement et des dispositifs de protection vis-à-vis de la voie SNCF. Le coût est de l'ordre de 100 k€ TTC.

Intervention du public

Il est indiqué que l'arrivée de la piste au niveau du giratoire du demi diffuseur sud du giratoire est dangereuse. Il est également demandé la raison pour laquelle aucun aménagement cyclable n'est prévu sur le pont de l'échangeur, étant considérés que les trottoirs sont inutiles et peuvent être supprimés.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage indique que la jonction de la piste avec la voirie existante fera l'objet d'un aménagement adéquat.

Concernant l'aménagement du pont sur l'échangeur le maître d'ouvrage indique qu'à ce stade, le tracé de la piste cyclable n'est pas arrêté. De plus, l'ouvrage d'art ne fait l'objet d'aucun travaux dans le cadre du projet.

Nonobstant le maître d'ouvrage, vérifiera d'une part la domanialité de l'ouvrage et la faisabilité d'un aménagement de piste cyclable sur celui-ci.

Thématique Financement

Intervention du public

Il est demandé si le financement de l'opération est arrêté.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage indique que le complément d'environ 10M€ nécessaire pour finaliser le financement fera l'objet de négociation avec les partenaires du projet dans le cadre du prochain CPER (Contrat de Plan État Région).

Thématique sur la Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (Loi 3DS)

Intervention du public

Il est demandé si le potentiel transfert des routes nationales vers les départements aura un impact sur le projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Actuellement, aucun transfert n'est acté. Le maître d'ouvrage assure le portage du projet normalement, notamment en vue de l'obtention des autorisations administratives.

Si transfert il y a, il n'impactera a priori pas le projet.

Thématique diverses

Intervention du public

Il est demandé de bien identifier les communes impactées par le projet notamment en évitant les raccourcis.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prend note de la demande.

Intervention du public

Existe-t-il des normes quant à l'implantation d'une route par rapport aux habitations existantes ?

Réponse du maître d'ouvrage :

À la connaissance du maître d'ouvrage il n'existe aucune norme spécifique sur ce thème. En revanche, le maître d'ouvrage se doit de respecter toutes les réglementations pouvant avoir un effet sur cette distance (bruit, urbanisme, etc.).

Intervention du public

Existe-t-il une norme quant à l'émission de poussières ?

Réponse du maître d'ouvrage :

À la connaissance du maître d'ouvrage, il n'existe aucune norme spécifique sur ce thème.

Intervention du public

Sera-t-il mis des dispositifs anti-éblouissement entre la RN19 et la RD683 sur la section où ces deux routes sont proches et au même niveau.

Réponse du maître d'ouvrage :

Cette problématique de co-visibilité des voiries a été prise en compte et fera l'objet de dispositions particulières.

Intervention du public

Des craintes particulières sont émises sur la pérennité des sources sur la commune de Botans. Le projet pourrait-il avoir un impact sur celles-ci ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les études menées n'ont pas mis en évidence de tels risques. Le maître d'ouvrage fera part de la remarque au bureau d'étude en charge du dossier environnemental.

Intervention du public

Quelle sera la vitesse autorisée après travaux ?

La vitesse sera-t-elle maintenue à 110 km/h au niveau de l'échangeur ou laissée à 70 km/h ?

Réponse du maître d'ouvrage

La vitesse maximale autorisée sera de 110 km/h sur toute la section. La géométrie de la route a été définie en conséquence.

Intervention du public

Est-il possible de baisser la vitesse au niveau de Dorans ?

Réponse du maître d'ouvrage

La vitesse sur route nationale relève de l'autorité du préfet qui a délégué cette compétence à l'exploitant (DIR Est). L'exploitant est donc l'interlocuteur privilégié pour cette demande.

Intervention du public

Est-il possible d'autoriser la circulation des tracteurs sur la route nationale ?

Réponse du maître d'ouvrage

La circulation des tracteurs sur la RN19 est interdite. La police de la circulation sur route nationale relève de l'autorité du préfet qui a délégué cette compétence à l'exploitant (DIR Est). L'exploitant est donc l'interlocuteur privilégié pour cette demande.

Intervention du public

Des tirs de mines sont-ils prévus en phase travaux ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il n'est pas prévu de tir de mines dans le cadre du projet.

Intervention du public

Quelle est la différence entre la concertation et l'enquête publique ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet doit faire l'objet de plusieurs étapes de concertation.

La concertation avec le public est la première phase de ces concertations. Dans un second temps, le projet sera soumis pour avis aux « services » au sens large (agences de l'État, concessionnaires de réseaux, chambres consulaires, services de l'État, services de secours, etc.).

Enfin, l'enquête publique unique, réalisée au titre du code de l'environnement et du code de l'expropriation, permettra au public de s'exprimer de manière formelle sur le projet. Cette enquête publique sera pilotée de manière indépendante par un commissaire enquêteur qui émettra un avis à destination de l'autorité compétente (le préfet) sur la suite à donner au projet.

Intervention du public

Une phase de concertation est-elle prévue avec les agriculteurs ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a missionné la chambre d'agriculture pour évaluer les impacts du projet sur l'exploitation agricole.

De plus, la chambre d'agriculture sera saisie pour avis sur le projet.

3 Bilan de la concertation inter-administrative



RN 19

Héricourt – Échangeur de Sevenans

Bilan de la Concertation Inter-Services (CIS)

Table des matières

| | |
|---|----------|
| 1 INTRODUCTION..... | 4 |
| 1.1 Objet..... | 4 |
| 1.2 Textes de référence..... | 4 |
| 2 LA CONCERTATION INTER-SERVICES..... | 5 |
| 3 LES AVIS ÉMIS ET LES RÉPONSES DU MAÎTRE D’OUVRAGE..... | 9 |
| 3.1 Les services et opérateurs de l’État..... | 9 |
| 3.2 Les collectivités territoriales..... | 28 |
| 3.3 Les gestionnaires de réseaux..... | 34 |
| 3.4 Les chambres consulaires..... | 38 |

1 INTRODUCTION

1.1 Objet

Conformément aux dispositions de la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales, un temps d'échanges avec les services de l'État et les collectivités territoriales concernées par le projet a été organisé. Cette concertation Inter-Services (CIS) avait pour objectif :

- de recueillir l'avis des services sur le dossier d'enquête ;
- d'améliorer le contenu du dossier d'étude d'impact (démarche itérative tout au long des études) ;
- d'aider le maître d'ouvrage pour l'élaboration du dossier d'enquête publique ;
- d'éclairer l'autorité environnementale sur la base du bilan de la CIS ;
- de sécuriser juridiquement la procédure ;
- d'augmenter la qualité du dossier complet.

La présente pièce a pour objet de dresser le bilan de cette concertation. Elle reprend les avis des services et collectivités territoriales, et y apporte une réponse.

Cette synthèse constitue l'un des éléments qui faciliteront l'analyse de l'opération par l'Autorité Environnementale, conformément aux termes de la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'Autorité Environnementale.

1.2 Textes de référence

Les textes de référence en matière de concertation inter-services sont notamment :

- la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales ;
- l'instruction technique du 20 novembre 2019 relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national ;
- l'article L.122-1 V du Code de l'environnement qui prévoit que lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet. Ces avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, qui doivent être formulés dans le délai de 2 mois (II du R.122-7), ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai, sont joints au dossier d'enquête publique.

2 LA CONCERTATION INTER-SERVICES

Par courrier daté du 13 juillet 2021, les services déconcentrés de l'État, ainsi que les collectivités concernées ont été invitées à présenter leurs observations sur le projet de dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans. Le contenu du dossier était le suivant :

Volume 1 : Le dossier d'enquête préalable à la DUP

- Pièce A – Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives
- Pièce B – Plan de situation
- Pièce C – Plan général des travaux
- Pièce D – Notice explicative
- Pièce E – Évaluation socio-économique
- Pièce F – Avis, bilan de la concertation et mémoire en réponse

Volume 2 : L'étude d'impact

- Pièce A : Résumé non technique
- Pièce B : Étude d'impact
- Pièce C : Annexes de l'étude d'impact
- Pièce D : Avis de l'AE et mémoire en réponse à l'avis de l'AE (non disponible)

Volume 3 : Le dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DAE)

- Pièce A : Pièces générales
- Pièce B : Volet Loi sur l'Eau
- Pièce C : Demande de dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement
- Pièce D : Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000

Les services consultés au cours de cette phase de concertation sont les suivants :

■ **Les services et opérateurs de l'État :**

- Préfecture du Territoire de Belfort
- Préfecture de la Haute-Saône
- État-major Zone de Défense et de sécurité Est
- DIR Est
- DREAL Bourgogne-Franche-Comté
- DRAAF Bourgogne-Franche-Comté
- DRAC Bourgogne-Franche-Comté
- Agence Régionale de Santé Bourgogne-Franche-Comté
- DDT du Territoire de Belfort
- DDT de la Haute-Saône
- DREETS Bourgogne-Franche-Comté
- DDFIP du Territoire de Belfort
- DDFIP de la Haute-Saône
- DDETSPP du Territoire de Belfort
- DDETSPP de la Haute-Saône
- Direction Régionale des Douanes
- Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est
- SDIS du Territoire de Belfort
- SDIS de la Haute-Saône
- ONF – Direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté
- OFB – Direction régionale Bourgogne-Franche-Comté
- Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse
- SNCF Réseau – Direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté
- VNF Direction Territoriale Rhône-Saône
- Centre Régional de la Propriété Forestière Bourgogne-Franche-Comté
- SAFER Bourgogne-Franche-Comté
- Groupement de gendarmerie du Territoire de Belfort
- Groupement de gendarmerie de la Haute-Saône
- DSPP 90 Direction Départementale de la Sécurité Publique du Territoire de Belfort
- DSPP 70 Direction Départementale de la Sécurité Publique de la Haute-Saône
- CNPF Centre National de la Propriété Forestière
- Centre Régional de la Propriété Forestière Bourgogne-Franche-Comté

■ **Les collectivités territoriales :**

- Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté
- Conseil Départemental du Territoire de Belfort
- Conseil Départemental de la Haute-Saône
- Communauté de commune du Grand Belfort Agglomération
- Communauté de commune du Pays d'Héricourt
- Commune de Banvillars
- Commune de Brevilliers
- Commune d'Argiésans
- Commune de Botans
- Commune de Dorans

■ **Les concessionnaires de réseaux :**

- GRT Gaz
- GrDF
- Enedis
- Orange
- TRAPIL
- RTE

■ **Autres**

- Fédération Chasse du Territoire de Belfort
- Fédération Chasse de Haute-Saône
- Fédération de Haute-Saône pour la pêche et la protection du milieu aquatique
- Fédération du Territoire de Belfort pour la pêche et la protection du milieu aquatique

Index des avis

| | |
|---|-----------|
| LES SERVICES ET OPÉRATEURS DE L'ÉTAT..... | 9 |
| DDT du Territoire de Belfort..... | 10 |
| DDT de la Haute-Saône..... | 16 |
| DREAL SPR..... | 23 |
| SDIS 90..... | 23 |
| Gendarmerie 70..... | 23 |
| Douanes..... | 23 |
| DSPP 90..... | 24 |
| ONF..... | 24 |
| DIR..... | 25 |
| LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES..... | 28 |
| Région Bourgogne Franche-Comté..... | 29 |
| Conseil départemental de la Haute-Saône..... | 29 |
| Grand Belfort..... | 31 |
| CC du Pays d'Héricourt..... | 31 |
| LES GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX..... | 34 |
| GRTGAZ..... | 35 |
| SNCF..... | 35 |
| LES CHAMBRES CONSULAIRES..... | 38 |
| Chambre de Commerce et d'industrie Saône-Doubs..... | 39 |
| Chambre de Commerce et d'industrie Territoire de Belfort..... | 39 |
| Chambre d'agriculture du Doubs et du territoire de Belfort..... | 39 |

3 LES AVIS ÉMIS ET LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

3.1 Les services et opérateurs de l'État

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------------------------|---|--|
| DDT du Territoire de Belfort | <p>Dans le Territoire de Belfort, quatre communes sont concernées par le projet de mise à 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans : Argiésans, Banvillars, Botans et Dorans. Chacune est couverte par un document d'urbanisme : une carte communale (CC) pour Banvillars et un plan local d'urbanisme (PLU) pour les trois autres.</p> <p>Le dossier conclut (cf. pages 359 à 362 de l'étude d'impact) que le projet est compatible avec les quatre documents d'urbanisme, lesquels n'ont donc pas à subir d'évolution.</p> <p>Néanmoins, certaines précisions et/ou corrections doivent être apportées au niveau des justifications pour les communes d'Argiésans, Botans et Banvillars (Dorans non concerné).</p> <p>En outre, une attention particulière devra être apportée aux justifications relatives à la carte communale de Banvillars, en l'état insuffisantes (cf. détails ci-après).</p> | Cf. remarques ci-après. |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>Argiésans</p> <p>Le tracé du projet se situe dans une zone caractérisée par des contraintes d'urbanisation, voire, à certains endroits, par des périmètres d'inconstructibilité. En effet, il est positionné dans l'emprise de servitudes d'utilité publiques (SUP) relatives à des canalisations de transport de gaz.</p> <p>Or, la présence de ce risque technologique, ainsi que ses conséquences en matière d'urbanisme, ne sont pas mentionnées dans le dossier.</p> <p>De plus, il conviendrait de préciser, au niveau des justifications, que ces contraintes d'urbanisation ou ces périmètres d'inconstructibilité ne s'appliquent qu'aux établissements recevant du public (ERC) et ne concernent donc pas les infrastructures routières.</p> | <p>La présence du risque technologique lié aux canalisations de transports de gaz, ainsi que ses conséquences en matière d'urbanisme ont été explicités dans l'étude d'impact (§10.2.6).</p> <p>Cette précision a été ajoutée dans l'étude d'impact (§10.2.6).</p> |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>Botans</p> <p>Sur cette commune, le tracé du projet se situe également dans l'emprise de SUP relatives au transport de matières dangereuses. Contrairement à Argiésans, ce risque et ses conséquences en matière d'urbanisme sont mentionnés dans le dossier.</p> <p>De même, des justifications sont apportées quant à la faisabilité du projet en dépit des contraintes d'urbanisation liées à la présence du risque précité.</p> <p>Il est à noter, en page 362, que le nom de la commune est erroné : il est mentionné « Argiésans » au lieu de « Botans »</p> | La remarque a été prise en compte et le document modifié. |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>Banvillars</p> <p>Les justifications sont erronées au niveau des références réglementaires.</p> <p>La compatibilité du projet avec la carte communale de Banvillars s'apprécie au regard des dispositions de l'article L 161-4 du code de l'urbanisme. En effet, en carte communale, le règlement national d'urbanisme (RNU) n'est pas applicable au motif qu'il n'y aurait pas de zone visant à élargir ou créer de nouveaux secteurs constructibles.</p> <p>Conformément aux dispositions de l'article précité, « <i>les constructions et installations]...[ne peuvent être autorisées que lorsqu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels ou des paysages</i> ».</p> <p>Outre la mention des références réglementaires adéquates, il convient donc également de démontrer l'absence d'impact (ou d'impact notable) du projet sur l'activité agricole. L'absence d'une telle argumentation est de nature à fragiliser juridiquement le projet.</p> <p>Par ailleurs, une erreur de rédaction est à noter en page 15 de l'étude d'impact: il est mentionné le projet de demi-diffuseur de Chalon-sur-Saône en lieu et place du projet d'élargissement de la RN 19 entre Héricourt et Sévenans.</p> | <p>Les données réglementaires ont été mises à jour dans l'état initial de l'étude d'impact et dans la partie relative à la compatibilité avec les documents d'urbanisme.</p> <p>La remarque a été prise en compte et le document modifié. Le projet porte sur le doublement d'une voie existante, et n'influence pas localement la compatibilité de l'infrastructure avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière. Il assure le maintien des rétablissements existants hormis pour l'OA 6 (accompagné de la mise en place d'un itinéraire alternatif) et présente une consommation d'espace très limitée pour le projet (le principal effet d'emprises étant lié aux mesures compensatoires, qui ne changent pas la vocation agricole existante des parcelles).</p> <p>La remarque a été prise en compte et le document modifié.</p> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------------------------|--|--|
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>Risques naturels : Le projet est concerné par les risques naturels suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le risque d'inondation : zone située en atlas de la Douce; • le risque sismique : zone d'aléa sismique modéré; • le risque retrait - gonflement des argiles : zone d'aléa moyen. <p>-Risque d'inondation : Le risque d'inondation a bien été pris en compte. Les aménagements se situent en zone d'aléa résiduel hydrogéomorphologique de l'Atlas de la Douce. Il est possible de construire et de réaliser des aménagements, les remblais se limitent à la zone nécessaire pour les aménagements. Le projet s'implante en zone inondable (zone d'aléa $Q > Q_{100}$) d'après l'étude de la DDT (2013) mais n'aura pas d'influence sur les champs d'expansion des crues (pas de nouveaux remblais). Le projet intègre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un dimensionnement des fosses, bassins et du réseau de collecte pour une pluie de période de retour de 10 ans ; • un dimensionnement des ouvrages hydraulique par modélisation hydraulique en considérant une crue centennale (Q_{100}) ; • une maintenance des ouvrages assurant un état de fonctionnement conforme (système d'assainissement, buse, fosses, etc.) et notamment après un épisode climatique d'envergure. <p>Le projet tel que présenté ne présente pas d'impact sur la ligne d'eau et reste limité au vu des aménagements proposés en zone inondable de l'atlas de la Douce.</p> | <p>Pas d'observation. Ces risques ont été identifiés et pris en compte.</p> <p>L'analyse faite sur le risque inondation rejoint celle présentée par le maître d'ouvrage.</p> |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>- Risque sismique: Le dossier mentionne que des règles de construction parasismique sont applicables aux bâtiments et ponts à « risque normal » (étude d'impact, p 58). Les règles de construction parasismique applicables sont définies par les normes Eurocode 8 et annexes nationales associées, et en prenant en compte la zone d'aléa et la catégorie d'importance d'un ouvrage. Le projet se situe dans une zone d'aléa sismique modéré (zone de sismicité 3), en application du zonage défini par l'article D.5638-1 du code de l'environnement (décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 modifié par décret n° 2015-5 du 6 janvier 2015) ; Les bâtiments, équipements et installations de la classe dite à « risque normal » sont répartis en quatre catégories d'importance par l'article R 563-3 du code de l'environnement, de la catégorie I (faible enjeu) à la catégorie IV (structures stratégiques et indispensables à la gestion de crise). Pour l'application de l'article précité, l'arrêté du 22 octobre 2010 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux bâtiments de la classe dite « à risque normal », et l'arrêté du 26 octobre 2011 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux ponts de la classe dite « à risque normal », viennent préciser ces quatre catégories d'importance. Depuis la parution de ces arrêtés, la notion d'itinéraire a pris une importance particulière. En effet, un itinéraire peut être classé IV au sens de l'arrêté du 22 octobre 2010 de par sa fonction d'assurer l'accès aux bâtiments de catégorie d'importance IV. Or, le classement en catégorie III de la RN 19 est cohérent avec l'ensemble de l'itinéraire tout en sachant que la catégorie III désigne ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • les routes express mentionnées à l'article L. 151-1 du code de la voirie routière; • les voies à grande circulation définies à l'article L. 110-3 du code de la route. <p>Il est donc proposé un classement de la RN 19 en catégorie 3.</p> <p>Il s'agira d'examiner la possibilité d'emprunter des itinéraires alternatifs qui pourraient être utilisés par les services de secours afin de rejoindre les bâtiments de catégorie d'importance IV, notamment l'hôpital Nord Franche-Comté à Trévenans.</p> | <p>Ce classement est conforme au dimensionnement des ouvrages neufs réalisés dans le cadre de l'opération.</p> <p>La DREAL se tient à disposition de la DDT90, pour contribuer, dans la limite de ses champs de compétence, à cette démarche de recherche d'itinéraire alternatif.</p> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------------------------|---|--|
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>- Risque retrait et gonflements des argiles : Le risque retrait et gonflements des argiles a été identifié en niveau d'aléa moyen conformément aux dispositions du décret n° 2019-495 du 22 mai 2019 relatif à la prévention des risques de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux applicables à compter du 1^{er} janvier 2020.</p> | Pas d'observation. Ces risques ont été identifiés et pris en compte. |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>3) Biodiversité, paysage, bruit et qualité de l'air : - Tous les engagements de l'État mentionnés au § 1.2.2.2 du dossier d'étude d'impact ne semblent pas être repris dans le projet (ex : plantations d'arbres d'alignement entre Argiésans et Banvillars)</p> | <p>Les engagements de l'État sont organisés en deux catégories distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Engagement qui nécessite l'accord et le cas échéant la participation d'autres intervenants (« Étiquette claire » sur la carte présentée dans l'étude d'impact en bleu ci-après), • Engagement impliquant uniquement les maîtres d'ouvrage (« Étiquette foncée » sur la carte sur la carte présentée dans l'étude d'impact en vert ci-après). <p>De plus certains engagements mentionnés sur la carte sont hors périmètre du présent projet. Les engagements mentionnés sont les suivants :</p> <p>■ Les eaux</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réutilisation des bassins de traitement des eaux existants dimensionnés en prévision du doublement, aménagement d'un bassin décanteur-déshuileur dans le secteur de l'échangeur de Banvillars.</i> <p>→ engagement suivi dans le cadre du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Recueil des eaux dans des fossés étanches dans les déblais importants.</i> <p>→ engagement suivi dans le cadre du projet</p> <p>■ Le milieu naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Reconstitution de lisières dans la traversée du Bois du Fays et végétalisation locale des talus.</i> <p>→ L'impact du projet sur les massifs boisés est très faible (0,25 ha). La fonctionnalité en termes de biodiversité des massifs boisés est donc préservée. De plus, une reconstitution des lisières est prévue. (Cf. infra)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Aménagement d'un passage mixte pour la grande faune dans le bois du Fays à Dorans.</i> <p>→ engagement suivi dans le cadre du projet. Le passage sera spécifique.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Création d'un passage petite faune aux Bouchots à Botans.</i> <p>→ engagement suivi dans le cadre du projet. Le passage créé antérieurement sera préservé.</p> <p>■ Le paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Conservation d'ouvertures visuelles localisées sur les villages de Banvillars, Dorans et Botans.</i> <p>→ Engagement qui nécessite l'accord et le cas échéant la participation d'autres intervenants donc non repris explicitement dans le dossier. Des ouvertures visuelles seront néanmoins conservées</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réalisation de plantations d'alignement le long de la voie reliant Argiésans et Banvillars.</i> <p>→ Engagement qui nécessite l'accord et le cas échéant la participation d'autres intervenants donc non repris explicitement dans le dossier.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Plantation de cordons boisés de part et d'autre de la voie dans le secteur</i> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------------------------|--|--|
| | | <p>« Sur les Cras » à Botans. → Engagement hors périmètre de l'opération</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Plantation d'un soubassement végétal au droit de Botans et de Banvillars.</i> → Engagement hors périmètre de l'opération pour ce qui concerne Botans. Des haies seront mises en place de part et d'autre de la voie au droit de Banvillars • <i>Remodelages locaux assurant une meilleure transition entre talus routier et terrain naturel.</i> → engagement suivi dans le cadre du projet. <p>■ <i>Le bruit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mise en place de dispositifs de protection acoustique au droit des zones habitées à Argjésans et Botans.</i> → engagement suivi dans le cadre du projet. Les dispositifs existants antérieurement seront préservés. Ils permettent en outre de répondre à la réglementation actuelle. • <i>Maintien du dispositif actuel au droit de Dorans.</i> → Engagement hors périmètre de l'opération |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>3) Biodiversité, paysage, bruit et qualité de l'air : - Corridors de déplacement de la faune (§ 3.6.6 de l'étude d'impact) : Ce chapitre n'évoque pas les éléments figurant dans le document d'orientations et d'objectifs du SCOT du Territoire de Belfort qui doivent être pris en compte ; Ces éléments sont toutefois repris dans le chapitre 3.9.3.2 « Documents d'urbanisme supra communaux en vigueur ». Un renvoi pourrait être ajouté.</p> | La remarque a été prise en compte et le document modifié (§3.6.6) par l'ajout d'un chapitre relatif au DOO du SCOT du Territoire de Belfort. |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>3) Biodiversité, paysage, bruit et qualité de l'air : - Le dossier ne présente pas la reconstitution des lisières de forêt impactées. Le DOO du SCOT prévoit notamment (§ 4.1. Mesures de protection du patrimoine naturel – valoriser la nature ordinaire et la nature en ville) : « <i>Les entités naturelles forestières doivent être maintenues dans leurs grandes masses afin de préserver leur fonctionnalité en termes de biodiversité. Dans l'hypothèse où elles se trouvent réduites, les lisières en sont reconstituées.</i> »</p> | La remarque a été prise en compte et le document modifié. Les milieux boisés impactés sont principalement des lisières et des boisements jeunes. En fait, l'impact sur les boisements est marginal et ne concerne que des lisières ou des boisements de recolonisation après les premiers travaux de construction de la route à la fin des années 1990. Nonobstant, cette lisière sera reconstituée et les travaux d'aménagement constitueront à créer une lisière composée d'essences locales observées sur le site. D'autres aménagements boisés seront réalisés dans ce secteur aux abords du passage à grande faune (PGF) qui serviront de guidage vers l'ouvrage. |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>3) Biodiversité, paysage, bruit et qualité de l'air: - Entretien des haies en phase d'exploitation Les périodes d'entretien pourraient être précisées. En cas d'impossibilité de respecter la période du 15 mars au 31 août (arrêté préfectoral du 1er mars 2022 protégeant les haies (protection de biotope), une dérogation est à envisager et intégrer au dossier.</p> | La demande de dérogation relative au projet stipule « La période de taille est autorisée du 1er septembre au 15 mars (la date du 1er septembre se justifie uniquement lorsque la haie est voisine de semis précoces). » pour les plantations de haies. Cet élément est repris dans l'étude d'impact. |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>3) Biodiversité, paysage, bruit et qualité de l'air : - Les valeurs figurant dans le tableau du chapitre 5.2.7.5 - « Impacts sur les habitats de la faune et mesures associées » p 211 de l'étude d'impact sont erronées (total indiqué à 16,45 ha) et incohérentes avec les tableaux figurant ailleurs dans le dossier.</p> | La remarque a été prise en compte et le document modifié. |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------------------------|--|--|
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>4) Protection de l'eau : En vue de la phase de réalisation des travaux, les restrictions de l'usage de l'eau lors des périodes d'alerte et de crise sécheresse sont à considérer, notamment pour le phasage des travaux de terrassement / couche de forme (arrosage ...). L'expertise des surfaces en zones humides est réalisée en mobilisant les critères prévus par l'arrêté ministériel de 2008 de délimitation des zones humides, avec des sondages pédologiques suffisants et à partir de la connaissance des habitats selon la flore.</p> <p>Les secteurs humides sont clairement cartographiés. Cependant, l'étude affirme qu'ils ne seront pas impactés par les travaux d'élargissement de la RN 19. Il faudrait développer cette affirmation en donnant des preuves suffisantes.</p> <p>Concernant les eaux de ruissellement sur les surfaces en enrobé, il est proposé la mise en œuvre de bassins de stockage des pluies afin de maîtriser la qualité et la quantité des rejets dans le milieu naturel. Cette méthode alternative au rejet direct s'avère une technique de traitement efficace des eaux pluviales, sous réserve que les ouvrages soient régulièrement entretenus. Ce n'est, a priori, pas le cas sur la RN 19 pour le tronçon allant de Belfort à Delle.</p> | <p>Les travaux seront réalisés conformément à la réglementation en vigueur.</p> <p>Ce point a été développé dans le dossier qui a été complété au §5.2.5 (exploitation) et §5.3.5 (travaux).</p> <p>L'observation de la DDT 90, hors périmètre du présent projet, sera communiqué à l'exploitant routier concerné.</p> |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>5) Enjeux agricoles : 5.a) Impact de la transformation de l'OA 6 en passage à faune : - L'accès à l'OA 6 : Le projet prévoit la transformation de l'OA 6 en passage à faune (cf. p 16 de l'étude d'impact) avec la fermeture de ce passage à la circulation et notamment la circulation des engins agricoles. Dans le cadre de la séquence « éviter, réduire, compenser », et considérant que le passage supérieur (OA 6) est d'après l'étude d'impact déjà utilisé par la faune (page 218 de l'étude d'impact), l'analyse de l'option d'un passage mixte (exploitant agricole et faune) sur l'OA 6 paraît intéressante à analyser. Il s'agirait d'examiner de ce fait la possibilité d'aménager l'OA 6 pour améliorer le passage de la faune, tout en permettant toujours le passage des tracteurs de l'exploitant concerné, en fermant l'accès sauf pour lui.</p> | <p>Le maintien d'une circulation sur l'ouvrage implique qu'il est nécessaire de maintenir une plate-forme circulaire sur l'ouvrage et des dispositifs de retenue. Le maintien de la circulation sur l'ouvrage empêche donc la mise en place d'un substrat plus favorable au passage de la faune, et la largeur utile de l'ouvrage reste inchangée. Il ne peut donc y avoir d'amélioration de l'attractivité de cet ouvrage pour la faune en cas de maintien de la circulation sur l'ouvrage.</p> <p>De plus, une concertation a été réalisée avec les agriculteurs concernés par l'usage de cet ouvrage. Ceux-ci ne considèrent pas cet ouvrage comme indispensable à leur activité. Plusieurs solutions alternatives de trajet sont possibles. Le projet prévoit donc au final de maintenir la requalification de l'OA 6 en passage faune spécifique.</p> |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>- Rétablissement des circulations : Le dossier prévoit (cf. p 21 de l'étude d'impact) un rétablissement des circulations en passant par des chemins latéraux à la RN 19. Il semble que ces chemins latéraux soient appelés chemins d'exploitation dans le dossier (il est en effet mentionné « Les itinéraires alternatifs proposés s'effectueront par les chemins d'exploitation. »). Il est également mentionné (cf. page 26 de l'étude d'impact - point 2.2.1.0 exploitation ultérieure des ouvrages) que les chemins d'exploitations seront exploités par la DIR Est. Cela conduit à se demander si cet entretien par la DIR Est concerne bien les itinéraires alternatifs nécessaires suite à la fermeture à la circulation de l'OA 6, et qui aujourd'hui assure leur entretien.</p> <p>De façon générale, les notions de « chemin latéral », d'« itinéraire alternatif » et de « chemin d'exploitation » mériteraient d'être clarifiées dans le dossier, et l'exploitant envisagé clairement identifié.</p> | <p>Les différents termes ont été uniformisés et clarifiés.</p> <p>La DREAL réunira l'exploitant routier et les communes pour formaliser les règles d'entretien de ces chemins.</p> <p>Les différents termes ont été uniformisés et clarifiés.</p> |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>- Rétablissement des circulations : Il est à noter que la profession agricole a fait remonter des problèmes d'entretien des chemins, et notamment de ceux longeant la RN 19. Le projet doit donc viser une amélioration de la qualité des cheminements utilisés par les agriculteurs (y compris les itinéraires alternatifs que les exploitants seraient obligés d'emprunter s'ils n'étaient pas in fine autorisés à emprunter le passage à faune), avec un entretien régulier de ceux-ci afin de permettre le passage des engins agricoles.</p> | <p>En complément de la réfection des chemins latéraux déjà inscrite au projet, la DREAL a également intégré dans le projet une action sur la déclivité des chemins pour améliorer leur praticabilité.</p> <p>La DREAL réunira l'exploitant routier et les communes pour formaliser les règles d'entretien de ces chemins.</p> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------------------------|--|---|
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>5b) Impact du projet sur les surfaces agricoles : L'article D.112.1-18 du code rural et de la pêche maritime précise que seuls les projets remplissant cumulativement les conditions de nature, de consistance et de localisation détaillées ci-dessous sont soumis à l'obligation d'étude préalable visée à l'article L112-1-3 du code rural et de la pêche maritime. S'agissant de la condition de nature, sont concernés les projets soumis à une étude d'impact environnementale de façon systématique dans les conditions prévues à l'article R 122-2 du code de l'environnement. Leur liste figure à la deuxième colonne du tableau de l'annexe de l'article R 122-2 susmentionné. Ce tableau mentionne dans la catégorie infrastructures de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la construction d'autoroutes et de voies rapides ; • la construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres ; • la construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres. <p>Ainsi, le projet d'élargissement de la RN 19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans d'une longueur de 4.6 km n'est pas soumis à étude d'impact environnementale systématique. Une étude préalable agricole n'est donc pas nécessaire.</p> <p>La zone d'étude du projet impacte des zones de cultures et de prairies et plusieurs exploitations agricoles. Ainsi, plusieurs exploitations agricoles sont concernées par le projet et verront leurs terres agricoles diminuer alors que les terres agricoles qui seront consommées sont de très bonne qualité (cf page 35). Il est mentionné dans le dossier d'étude d'impact la surface de terres agricoles impactées par le projet (page 240) : soit 2,39 ha dont 1,08 ha (point 1 de la carte page 241) avec un impact permanent et le reste avec un impact uniquement en phase travaux.</p> | <p>Pas d'observation. Le maître d'ouvrage partage cette analyse.</p> <p>Les éléments mentionnés ici sont conformes au dossier.</p> |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>5b) Impact du projet sur les surfaces agricoles (suite) : L'impact d'un projet sur les terres agricoles ne se mesure pas uniquement via l'impact sur les parcelles déclarées à la PAC, mais bien sur toutes les parcelles agricoles exploitées qu'elles soient ou non déclarées à la PAC. Le dossier ne mentionne pas si des parcelles non déclarées à la PAC sont exploitées et impactées par le projet.</p> <p>De plus, le bilan des surfaces agricoles réalisé est d'autant plus incomplet qu'il ne mentionne pas des parcelles exploitées et déclarées à la PAC situées dans l'emprise des travaux (cf. zone entourée verte sur la carte figurant en annexe 1), cette zone agricole est constituée de prairies (71 ares) et d'une partie d'une parcelle de maïs. Il conviendrait que le dossier précise si les travaux et ou le projet final vont impacter ces surfaces agricoles.</p> | <p>Les précisions ont été apportées dans le dossier (§5.2.10.5 et références à l'étude agricole à jour – septembre 2022). Toutes les parcelles à vocation agricole ont été considérées dans les impacts.</p> |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>5b) Impact du projet sur les surfaces agricoles (suite) : De plus, l'étude mentionne page 240 que 0,37 ha sont impactés en phase travaux (point 2) et que ces terrains seront utilisés en compensation environnementale. Cette compensation va engendrer une suppression des surfaces cultivées et doit donc apparaître en impact permanent sur les surfaces agricoles. Sur les surfaces objet du point 4, l'emprise n'est pas comptabilisée, car une autre parcelle sera restituée à la place. Il sera pertinent de justifier de l'état agricole de la parcelle qui sera restituée. Si cette parcelle est agricole, il y aura bien au global pour l'agriculture du département, une perte de surface agricole même si au niveau très local, l'exploitant concerné aura sa surface agricole utile maintenue. En page 215 de l'étude d'impact est présentée la parcelle restituée à l'agriculture. Or, cette parcelle, actuellement exploitée et déclarée à la PAC, est agricole. Il ne peut donc y avoir de</p> | <p>L'impact du projet sur les surfaces agricoles a été clarifié et est présenté au §5.2.10.5 de l'étude d'impact. Notamment, la déclaration à la PAC des parcelles concernées a été précisée.</p> <p>La grande majorité des parcelles impactées par le projet gardent leur vocation agricole. Seule leur exploitation peut être modifiée afin de pouvoir accueillir des mesures compensatoires.</p> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------------------------|---|---|
| | <p>contrepartie à sa restitution dans la mesure où la parcelle est déjà agricole. Il y a donc bien un impact permanent sur l'agriculture au droit du point 4.</p> <p>En conclusion, il est nécessaire de refaire un point précis des surfaces déclarées ou non à la PAC qui sont impactées par le projet.</p> | |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>- Pistes cyclables : Le dossier mentionne la réalisation d'une piste cyclable de 3 m de largeur depuis la RD 683 jusqu'à la RD 18 sud dans les aménagements connexes du projet (cf. étude d'impact en page 26), et que son exploitation pourrait relever de la DIR Est ou bien des collectivités.</p> <p>Le dossier d'étude d'impact contient certaines imprécisions sur les objectifs et la consistance du projet de piste cyclable :</p> <ul style="list-style-type: none"> le dossier mentionne ainsi en page 26 que le projet « a pour but de proposer l'établissement d'un premier tronçon permettant à terme un itinéraire cyclable entre Héricourt et Argiésans » alors qu'il mentionne en p 234 que le projet de mise à 2x2 de la RN 19 « intègre également la création d'une voie cyclable permettant, à terme, de relier Héricourt à Banvillars » ; par ailleurs, en p 237 de l'étude d'impact, le dossier fait état « de nouvelles pistes créées au nord de la RN 19 » alors que la piste depuis la RD 683 jusqu'à la RD 18 Sud est d'après le dossier créée au sud de la RN 19. | <p>Les termes ont été homogénéisés.</p> <p>Le dossier a été complété en ce sens, particulier, il est bien précisé que la réalisation d'une piste cyclable a pour but de constituer un premier tronçon permettant à terme un itinéraire cyclable entre Héricourt et Argiésans, étant entendu que le reste de l'itinéraire devra être aménagé par les collectivités compétentes</p> |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>- Pistes cyclables (suite) : Il serait utile de préciser dans quel contexte s'inscrit la liaison cyclable RD 683 - RD 18 Sud, notamment s'il s'agit d'une création réglementaire (cf. article L 228-3 du code de l'environnement), d'un aménagement qui permet de rétablir des circulations existantes, ou bien de la création d'un nouvel aménagement.</p> <p>Les fonctionnalités du projet (liaisons assurées grâce au projet et liaisons qui pourraient être assurées sous réserve d'aménagements complémentaires) devraient aussi être mieux expliquées.</p> <p>Également, une cartographie de l'aménagement cyclable projeté dans son environnement (réseau cyclable le plus proche) pourrait être utilement jointe au dossier, pour mieux éclairer le propos.</p> | <p>La liaison cyclable RD 683 - RD 18 Sud est une création d'un nouvel aménagement qui ne s'inscrit pas dans le cadre de l'article L 228-3 du code de l'environnement. L'étude d'impact mentionne que la réalisation d'une piste cyclable, a pour but de constituer un premier tronçon permettant à terme un itinéraire cyclable entre Héricourt et Argiésans. Elle prend son origine depuis la RD683 au niveau de l'ancienne RN 19 jusqu'à la RD18 Sud en longeant le projet.</p> <p>Avec une largeur de 3 m, elle est, à ce stade d'avancement des études et échanges avec les acteurs locaux, prévue dans les aménagements connexes du projet.</p> |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>- Étude de trafics : Une campagne de comptages routiers a été réalisée par entre lundi 13 et dimanche 19 janvier 2021.</p> <p>Les schémas de trafics observés et projetés sont clairs, mais on a du mal à voir à quelles sections routières se rapportent les différentes branches du schéma (et les trafics associés). Une cartographie des 8 points de comptage pourrait utilement être fournie pour faciliter la compréhension.</p> <p>Par ailleurs, le porteur de projet pourrait utilement prendre l'attache de GBCA qui réalise actuellement son PCAET pour s'assurer que GBCA dispose des prévisions de trafic les plus récentes</p> | <p>Un schéma a été ajouté</p> <p>Interrogé, GBCA nous a indiqué ne pas avoir travaillé sur des prévisions de trafic.</p> |
| DDT du Territoire de Belfort (suite) | <p>- Circulation : Le projet concerne un axe routier classé Route à Grande Circulation et un axe de délestage de l'A36. Il conviendra d'être particulièrement attentifs lors de la phase travaux quant à la disponibilité de l'axe.</p> | <p>Le principe général d'exploitation sous chantier est de maintenir la circulation sur la RN 19. Nonobstant, des coupures de l'axe seront nécessaires durant certaines phases de chantier.</p> |
| DDT de la Haute-Saône | <p>I. Instructions et avis qui relèvent de la compétence des DDT</p> <p>A) Conclusion de l'évaluation d'incidence Natura 2000</p> <p>Le linéaire de l'aménagement, sur le territoire de la Haute-Saône, est de 660 m environ. L'étude est établie suivant une zone de 250 m de part et d'autre du projet dite zone d'étude éloignée pour l'étude de la faune, puis d'une zone d'étude élargie comprenant une bande de 100 m de part et d'autre de la voie pour l'étude de la flore, des habitats et des zones</p> | <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|-------------------------------|---|---|
| | <p>humides. Enfin, une zone d'étude rapprochée de 30 m toujours de part et d'autre du projet pour un diagnostic de l'ensemble des enjeux (page 66 de l'EI). Une zone complémentaire élargie et située à l'Ouest du tracé, est intégrée à l'étude pour évaluer l'impact des rejets hydrauliques sur le ruisseau de Brevilliers (cf. page 8 de l'étude d'impact EI).</p> <p>Un recensement complet des sites, dans un rayon de 10 km autour du projet (page 8 du volume « EI Natura 2000 »), a été réalisé. Le projet sera positionné en dehors d'un périmètre de connaissance ou de protection de la biodiversité. La zone Natura la plus proche est située à plus de 6,30 km du projet et concerne les « étangs et vallées du Territoire de Belfort ». S'agissant d'un aménagement de la RN 19, les incidences du projet sur l'avifaune ne seront pas ou très peu modifiées. Sur l'aspect habitat, compte tenu de la distance et des infrastructures existantes (ligne LGV et autoroute notamment) entre le projet et Natura 2000, l'incidence sera nulle à négligeable. De plus, le tronçon de la RN 19 est positionné dans le bassin versant de la Savoureuse, alors que les « étangs et vallées du Territoire de Belfort » sont situés dans un bassin versant différent, celui de la Bourbeuse.</p> <p>La ZNIEFF la plus proche est de type 1 « basse vallée de la Savoureuse » et positionnée à 4,50 km de l'aménagement haut-saônois.</p> <p>Pour l'aire d'étude, sur les 12 habitats recensés, 3 sont d'intérêt communautaire et référencés dans le formulaire standard des données : la végétation thermophile, la chênaie-charmaie du Carpino et la prairie de fauche mésophile de l'Arrhenatherion. Cependant, la surface à déboiser reste très modeste (0,10 ha environ sur les 0,25 ha détruits du tracé) et concerne une lisière de bois. Les espaces arbustifs sont les plus impactés (voir carte page 204 de l'EI); les travaux concerneront environ 0,70 ha sur les 3,05 ha du tracé.</p> <p>Le dossier de l'évaluation des incidences Natura 2000 énumère les sites les plus proches du projet, précise et explique des liens fonctionnels absents ou non_ significatifs entre l'infrastructure et les sites protégés (page 68 de l'EI et page 20 de l'évaluation des incidences Natura 2000 (EI N2000)).</p> <p>Ainsi, l'absence d'impacts significatifs sur les espèces protégées ayant justifié la désignation du site Natura 2000 et l'absence significative d'habitats considérés d'intérêt communautaire au sein de l'aire d'étude conduisent à conclure, en page 22 de l'EI N2000 à l'absence d'incidences.</p> <p>Cependant, compte tenu de la destruction potentielle de gîtes ou d'espèces, le porteur de projet a réalisé une demande de dérogation pour l'avifaune, les amphibiens et reptiles ainsi que pour les mammifères dont les chiroptères (voir pages 12 à 14 du volume 3, pièce C du dossier).</p> <p>Deux mesures compensatoires principales sont proposées en page 199 du volume 3, pièce C du dossier.</p> <p>Les sites Natura 2000 les plus proches étant situés dans le Territoire de Belfort, l'appréciation des conclusions de l'EI N2000 relève de la compétence de la DDT 90, de même que la nécessité de solliciter l'avis du comité de suivi d'arrêté de protection de biotope ou du comité consultatif d'une réserve naturelle.</p> <p>Quoi qu'il en soit, vous trouverez à toutes fins utiles en annexe, l'analyse détaillée qui a été conduite par mes services sur le volet faune/flore du dossier transmis, y compris en termes de pertinence des mesures ERC.</p> | <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>B) Autorisation de défrichement</p> <p>Le projet est porté par l'État via la DREAL. Si les terrains, support de la zone d'étude, sont propriétés de l'État, il y a, le cas échéant, dispense d'une autorisation de défrichement. Dans le cas contraire, une demande d'autorisation sera à solliciter.</p> <p>Si le dossier conduit à des défrichements, ce point devra donc être explicité dans le dossier.</p> | Les défrichements sont concentrés dans le bois de Fays, au sein de parcelles propriété de l'État. |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>C) Autorisation - déclaration IOTA</p> <p>Le présent projet fera l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau</p> | Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier. |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---|---|--|------------------------------------|---------------------------|------------|-----------|---------------------|--|---------------|------------------|-------|---------------------------------|----------------------|---|---|---------------------------------|------|-----------------------|------------------------------------|---------------------------|---------|---|---|--|-----------|------------------------|------------------------------|--------------------------------|--|
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Risques naturels</p> <table border="1" data-bbox="566 285 1537 789"> <thead> <tr> <th>Aléa</th> <th>Document de référence</th> <th>Situation de la parcelle/du projet</th> <th>Réglementation applicable</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Inondation</td> <td>Zones DDT</td> <td>Hors zone inondable</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ruissellement</td> <td>Cartographie DDT</td> <td>néant</td> <td>R. 111-2 du Code de l'urbanisme</td> </tr> <tr> <td>Mouvement de terrain</td> <td>Atlas départemental des mouvements de terrain, CEREMA, janvier 2018</td> <td>- en zone de glissement aléa faible au sud de la carrière existante en limite de la frontière avec le territoire de Belfort</td> <td>R. 111-2 du Code de l'urbanisme</td> </tr> <tr> <th>Aléa</th> <th>Document de référence</th> <th>Situation de la parcelle/du projet</th> <th>Réglementation applicable</th> </tr> <tr> <td>Argiles</td> <td>Cartographie de la susceptibilité au retrait gonflement élaborée par le BRGM, août 2019</td> <td>L'emprise du tracé est en zone de susceptibilité moyenne,</td> <td>Code de la construction et de l'habitation</td> </tr> <tr> <td>Sismicité</td> <td>Cartographie nationale</td> <td>Niveau 3 (sismicité modérée)</td> <td>Règlement national à appliquer</td> </tr> </tbody> </table> <p>Le recensement des risques, au paragraphe 3.5.1. de l'EI, est incomplet pour la commune de Brevilliers, il manque un arrêté de glissement de terrain.</p> <p>Au paragraphe 3.5.3 de l'EI, la référence à l'atlas départemental des mouvements de terrains de la Haute-Saône d'octobre 2017 est erronée. Cet atlas date de janvier 2018. Toujours dans ce même paragraphe, il est à préciser que l'extrémité de la zone de chute potentielle de blocs jouxte directement la rive nord de la RN 19 actuelle.</p> <p>En ce qui concerne l'aléa « retrait-gonflement des argiles », en application des deux arrêtés modificatifs datés du 24 septembre 2020, la réglementation est applicable à compter du 1er octobre 2020. Par ailleurs, la cartographie définissant les zones exposées à ce phénomène a été approuvée le 22 juillet 2020.</p> <p>Le paragraphe 3.5.5 de l'EI fait référence à l'ancien PGRI. Il sera nécessaire d'actualiser le texte même si la partie du projet situé en Haute-Saône n'est pas concernée par un risque d'inondation. Au paragraphe 3.5.7 de l'EI, il serait nécessaire de rappeler le niveau de risque avant de le traduire en enjeux.</p> <p>Concernant les risques liés aux mouvements de terrain cités au paragraphe 5.2.6.2 de l'EI, il faut ajouter la chute potentielle de blocs.</p> <p>Enfin, en page 44 de l'annexe de l'EI, il est fait mention d'un éboulement ayant détourné partiellement un ruisseau sans pour autant préciser l'origine de ce phénomène, ni des conséquences sur le projet.</p> | Aléa | Document de référence | Situation de la parcelle/du projet | Réglementation applicable | Inondation | Zones DDT | Hors zone inondable | | Ruissellement | Cartographie DDT | néant | R. 111-2 du Code de l'urbanisme | Mouvement de terrain | Atlas départemental des mouvements de terrain, CEREMA, janvier 2018 | - en zone de glissement aléa faible au sud de la carrière existante en limite de la frontière avec le territoire de Belfort | R. 111-2 du Code de l'urbanisme | Aléa | Document de référence | Situation de la parcelle/du projet | Réglementation applicable | Argiles | Cartographie de la susceptibilité au retrait gonflement élaborée par le BRGM, août 2019 | L'emprise du tracé est en zone de susceptibilité moyenne, | Code de la construction et de l'habitation | Sismicité | Cartographie nationale | Niveau 3 (sismicité modérée) | Règlement national à appliquer | <p>Pris en compte dans le § 3.5.1.</p> <p>L'atlas pour la Haute-Saône des mouvements de terrain présente un rapport approuvé en janvier 2018 mais les cartes maintiennent une date d'octobre 2017. Cela est précisé au §3.5.3 de l'EI.</p> <p>La mise à jour des données pour l'aléa retrait gonflement des argiles a été effectuée.</p> <p>La mise à jour des données PGRI a été effectuée au §3.5.5 et au §10.1.2</p> <p>Pris en compte dans le § 5.2.6.2.</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'intervention dans le ruisseau de Brevilliers en amont de la RN 19. Cet éboulement n'a pas de conséquence sur le projet.</p> |
| Aléa | Document de référence | Situation de la parcelle/du projet | Réglementation applicable | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inondation | Zones DDT | Hors zone inondable | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ruissellement | Cartographie DDT | néant | R. 111-2 du Code de l'urbanisme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mouvement de terrain | Atlas départemental des mouvements de terrain, CEREMA, janvier 2018 | - en zone de glissement aléa faible au sud de la carrière existante en limite de la frontière avec le territoire de Belfort | R. 111-2 du Code de l'urbanisme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aléa | Document de référence | Situation de la parcelle/du projet | Réglementation applicable | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Argiles | Cartographie de la susceptibilité au retrait gonflement élaborée par le BRGM, août 2019 | L'emprise du tracé est en zone de susceptibilité moyenne, | Code de la construction et de l'habitation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sismicité | Cartographie nationale | Niveau 3 (sismicité modérée) | Règlement national à appliquer | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>B) Compatibilité avec le document d'Urbanisme</p> <p>La commune de Brevilliers est soumise au Règlement National d'Urbanisme (RNU), depuis la caducité de son Plan d'Occupation des Sols (POS) en janvier 2021. Cette situation permet l'aménagement d'infrastructures de transport.</p> <p>Il est à noter que les projets routiers ne sont pas soumis à l'autorisation d'Urbanisme au titre du Code de l'urbanisme (hors compétence ABF, qui ne concerne pas Brevilliers).</p> <p>Par contre, dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) valant SCoT de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt, le projet devra être pris en</p> | <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|-------------------------------|---|--|
| | <p>compte avec attention et tous les acteurs devront s'attacher à maîtriser les effets induits par l'amélioration de la desserte routière de ce secteur en termes de consommation d'espaces voire d'artificialisation des sols. Ce point devrait être abordé clairement dans l'étude d'impact et il serait nécessaire d'identifier les impacts potentiels du projet en la matière et les leviers pour les maîtriser voire les réduire.</p> <p>Plus globalement, en termes d'appréciation des impacts du projet sur les territoires, l'étude indique l'absence, sur la partie haute-saônoise, d'effet cumulé du fait de l'absence de projet à proximité suivant le recensement réalisé sur les sites de la DREAL, du CGEDD et du CGDD.</p> <p>Seul l'impact cumulé avec un projet situé à l'est sur le territoire de Belfort et lié à l'aménagement de la ZAC com pôle sud a été étudié et conduit à un impact cumulé jugé faible. Cependant l'extension de la zone d'activité des Guinottes n'a pas été pris en compte dans l'évaluation des effets cumulés côté Haute-Saône.</p> | <p>L'étude d'impact a été complétée sur ce point.</p> <p>Pas d'observation.</p> <p>Pris en compte au §8.2.2.2 et 8.2.2.3</p> |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>C) Avis police de l'eau Le projet est situé dans le périmètre du SAGE_Allan et hors captages traditionnels ou prioritaires. La masse d'eau souterraine « Calcaires jurassiques du Pays de Montbéliard et du Nord Lomont » FRDG178 est concernée par le projet mais ne présente pas d'enjeux pour l'alimentation en eau potable. La source de la Charmille pourra être impactée par le projet lors de la phase chantier avec une augmentation possible de la turbidité lors des terrassements. Un dispositif d'assainissement provisoire est prévu de manière à limiter la propagation des MES dans le milieu naturel. Concernant la pollution accidentelle de chantier, des mesures pertinentes sont proposées pour les éviter (voir page 23 et page 24 de l'annexe C de l'EI).</p> <p>En phase exploitation, la gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme sera assurée par une cunette béton avec pour exutoire un nouveau bassin étanche. La sortie de ce bassin amènera les eaux dépolluées, vers le ruisseau de Brevilliers par une canalisation ; créée car les caractéristiques du sous-sol ne permettent pas une infiltration. Le projet pourra impacter le cours d'eau du Brevilliers sur le territoire de la Haute-Saône en tant qu'exutoire du bassin routier n°1. Le porteur de projet devra prendre toutes les dispositions pour éviter un désordre hydraulique sur le ruisseau sus-visé.</p> | <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> <p>Analyse partagée par le maître d'ouvrage.</p> <p>Le bassin est dimensionné pour permettre un écrêtement des débits pour une pluie de retour de 10 ans, avec un débit de fuite de 10 L/s/ha collecté. L'exutoire du bassin sera de type diffus, au sein de prairies humides dans lesquelles s'insèrent le lit et le bras secondaire du Brevilliers. La source de la Charmille est située plus de 500 m en amont de l'exutoire. Le Brevilliers et son bras secondaire réceptionnent donc les eaux de la source et d'un bassin versant important, dans un secteur où le rejet des eaux du bassin 1 bis n'est pas amené à créer un désordre hydraulique.</p> <p>La bande de DUP couvre les emprises nécessaires à la réalisation et la sécurisation foncière de ce rejet.</p> |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>D) Avis mobilité Le projet de mise à 2x2 voies de la RN 19 prévoit, sur la commune de Brevilliers la démolition et reconstruction d'un ouvrage d'art pour le passage inférieur de la RD 683. La gestion de la phase chantier devra faire l'objet d'une attention particulière dans ce secteur.</p> <p>Concernant les voies douces, dans le sens nord-sud, le franchissement de la RN 19 est prévu par l'échangeur des Guinottes. Cependant, il serait judicieux de s'assurer aussi que la largeur de l'ouvrage d'art de la RD 683 permette, dans son passage inférieur, la création de pistes cyclables. Dans le sens est-ouest, en direction de Belfort, il est prévu, dans le schéma intercommunal des voies douces de la CCPH, qu'une voie cyclable se connectera à la coulée verte.</p> <p>Il est donc essentiel que le dossier fasse apparaître la cohérence et la continuité des aménagements en faveur des mobilités douces avec les projets portés par les collectivités locales des territoires concernés, en veillant à adapter l'échelle de réflexion à la nature des déplacements considérés.</p> | <p>L'exploitation sous chantier sera définie en concertation avec tous les exploitants de réseau en lien avec les forces de l'ordre et les services de secours dans le cadre de la procédure de concertation de l'exploitant de la RN 19 et de la RD 683.</p> <p>La largeur de l'OA1 permet la continuité cyclable sous l'ouvrage.</p> <p>Le besoin identifié par les acteurs locaux en matière de mode actif est une liaison entre Héricourt et Argiésans. Différentes variantes de tracé permettent d'assurer cette liaison. La variante proposée dans le cadre du projet est une liaison passant au sud de la RN 19 coté Héricourt. Cette variante permet au projet d'intégrer un premier tronçon du</p> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|-------------------------------|---|--|
| | <p>Par ailleurs, pour chacune des infrastructures prévues dans le dossier autre que la RN 19 à 2x2 voies proprement dite (rétablissement de RD ou de VC, voies douces, chemins de desserte agricoles), il paraît nécessaire que leurs futures domanialité et modalités d'entretien et d'exploitation soient clairement définies dans le dossier. Pour les espaces résiduels, des principes pourraient a minima être énoncés pour envisager leur bonne gestion ultérieure en rapport avec les enjeux des activités environnantes.</p> | <p>tracé qui se situe dans l'emprise des travaux. Les autres variantes possibles impliquent des tracés situés en dehors du périmètre des travaux de la DREAL. Ceux-ci devront donc être portés, les cas échéant, par un acteur autre que la DREAL (financement, autorisation, travaux). Dans l'attente du résultat de la concertation des acteurs locaux sur cette liaison cyclable, la DREAL a pris le parti de proposer la réalisation du premier tronçon de la liaison dans le cadre du projet.</p> <p>La DREAL réunira l'exploitant routier et les communes pour formaliser les règles d'entretien de ces chemins.</p> |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>F) Compatibilité avec les documents cadres La compatibilité du projet avec tous les documents cadres a bien été étudiée, notamment avec le SRADDET, le SCOT du Territoire de Belfort, le PRGI du bassin Rhône-Méditerranée, le SDAGE et le SAGE Allan, sans relever de contrainte ou d'incompatibilité.</p> | Analyse partagée par le maître d'ouvrage. |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>G) Compatibilité avec les enjeux agricoles L'article D.112.1-18 du code rural et de la pêche maritime précise que seuls les projets remplissant cumulativement les conditions de nature, de consistance et de localisation détaillées ci-dessous sont soumis à l'obligation d'étude préalable visée à l'article L112-1-3 du code rural et de la pêche maritime. S'agissant de la condition de nature, sont concernés les projets soumis à une étude d'impact environnementale de façon systématique dans les conditions prévues à l'article R 122-2 du code de l'environnement. Leur liste figure à la deuxième colonne du tableau de l'annexe de l'article R 122-2 susmentionné. Ce tableau mentionne dans la catégorie infrastructures de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la construction d'autoroutes et de voies rapides ; • la construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres ; • la construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres. <p>Ainsi, le projet d'élargissement de la RN 19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans d'une longueur de 4.6 km n'est pas soumis à étude d'impact environnementale systématique. Une étude préalable agricole n'est donc pas nécessaire.</p> <p>Quoi qu'il en soit une analyse détaillée de l'impact du projet sur les surfaces agricoles, qu'elles soient déclarées à la PAC ou non, doit être conduite. Le cas échéant, des mesures de réduction ou de compensation doivent être envisagées.</p> | <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> <p>L'étude d'impact a été détaillée sur les impacts agricoles. Toutes les surfaces à vocations agricoles sont désormais considérées.</p> |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Au vu des sondages pédologiques dans les secteurs potentiellement humides, des habitats relevés lors des inventaires et de la bibliographie, il est relaté l'absence de zone humide, ce qui correspond aux données du site SIGOGNE.</p> | Analyse partagée par le maître d'ouvrage. |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>La relation avec les trames verte et bleue est étudiée. L'aménagement prévu n'est pas concerné par un corridor du SRCE sur la partie Haute-Saône. L'extrémité sud du projet est contiguë à la sous-trame des milieux en mosaïques paysagères.</p> | Analyse partagée par le maître d'ouvrage. |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Pour la faune, la flore et l'habitat, un recensement bibliographique a été réalisé avant un inventaire sur site (cf. pages 69 à 90 de l'EI). Les données du Conservatoire des Espaces naturels, de la CPEPESC-FC ainsi que de la LPO, ont été reprises. L'inventaire de terrain a été</p> | Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier. |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|----------------------------------|--|--|
| | <p>entrepris sur plus de 16 journées, à la recherche également d'espèces patrimoniales inscrites à l'annexe I de la directive habitat. Un bilan des collisions avec la faune sur ce tronçon a été réalisé suivant les données de l'exploitant et permet de compléter les données sur la faune présente.</p> <p>L'emprise des 100 m est occupée par les habitats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour un tiers environ par une surface anthropisée du fait de l'urbanisation et de la présence d'une carrière ; • pour le reste, soit des prairies, soit de la végétation thermophile, soit par des bermes sèche parsemées de buissons. Quelques espaces boisés par des feuillus, majoritairement en hêtraie-charmaie, complètent le paysage. 3 habitats recensés sont d'intérêt communautaire : la végétation thermophile, la chênaie-charmaie du Carpino et la prairie de fauche mésophile de l'Arrhenatherion. Aucun de ces habitats n'est classé prioritaire. <p>Une carte matérialise en page 82 de l'EI, les habitats présents.</p> | |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Concernant la flore, aucune espèce protégée n'a été recensée sur la partie haute-saônoise. La Polygate à feuille de serpolet, plante rare, a été observée en limite extérieure de la zone d'étude côté carrière (carte en page 88 de l'EI). Cependant, on peut relever le développement d'une flore invasive et des méthodes pour contrôler ou éradiquer ces plantes (voir en page 378 de l'EI).</p> <p>Pour l'avifaune, le recensement sur le terrain est suffisant avec 6 visites (voir page 383 de l'EI) à des périodes propices, de janvier à octobre et à des heures favorables (4 à 5 heures après le levé du soleil) et 10 points d'écoute. La description de la méthodologie et les horaires sont précisés en page 383 de l'EI_ mais sans en préciser les conditions climatiques. Trois espèces protégées inscrites sur la liste rouge régionale en position vulnérable ou en danger ont été repérées dans la partie boisée au sud de la carrière et dans l'aire d'étude élargie concernant le territoire de la Haute-Saône : le Grand-duc d'Europe, l'Hypolaïs icterine et la Pie-grièche écorcheur (voir carte page 104 de l'EI). Cette dernière espèce est d'intérêt communautaire et fait partie des oiseaux nicheurs présents sur la zone Natura 2000 « étangs et vallées du Territoire de Belfort ».</p> | Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier. |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Pour les chiroptères, 2 nuits d'écoute ont été réalisées en juin et août 2020 à des périodes où la population est maximale. Ces observations ont été faites en 8 points différents. Les enregistreurs ont été installés sur l'ensemble du tracé à des points stratégiques comme les lisières de bois ou de points d'eau. Cependant, il n'est pas précisé la hauteur pour le positionnement des enregistreurs (voir carte page 382 de l'EI). Une prospection des gîtes potentiels a été entreprise en janvier 2020 et une seconde visite en été de la même année. Les 2 visites concluent à l'absence de gîte potentiel. Sur les 15 des taxons présents, le plus observé est la pipistrelle commune (85 % des contacts) fréquentant les forêts et lisières. Le Grand murin, la sérotine commune, la pipistrelle de Kuhl et le Murin de Daubenton ont été également repérés. De ces dernières espèces, seul le Grand murin présente un enjeu fort ; il fait partie des espèces communautaires recensés dans Natura 2000 « étangs et vallées du Territoire de Belfort ». Il a été repéré dans la bande boisée au nord de la RN 19 et à proximité de la carrière mais les contacts sont jugés faibles.</p> | Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier. |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Pour les amphibiens, seule la grenouille verte a été détectée au sein du point d'eau situé dans la carrière et seul point d'eau dans l'aire éloignée. Cette espèce est la plus commune des grenouilles, par conséquent l'enjeu est jugé faible.</p> | Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier. |
| 39 DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Sur les reptiles, le lézard des murailles et l'orvet sont les reptiles recensés dans l'aire d'étude éloignée, au nord de l'infrastructure routière et à proximité de la carrière. Ces deux taxons font partie des espèces patrimoniales et jugés à enjeu moyen.</p> <p>Concernant les mammifères, seule la présence du muscardin, qui est protégé, est relevée</p> | Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier. |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|-------------------------------|---|---|
| | <p>sur la partie haute-saônoise. L'enjeu est jugé assez fort pour l'espèce.</p> <p>Au sujet des insectes, 3 espèces protégées, mais non vulnérables, ont été recensées dans l'aire d'étude : le Criquet des roseaux, le Grillon bordelais et l'Oedipode aigue-marine (cf. page 112 de l'EI).</p> | |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Une carte synthèse des valeurs écologiques est présente en page 119 de l'EI. La zone la plus sensible est située au nord de la RN 19 du fait de la présence du Grand-duc d'Europe, de la Pie-grièche écorcheur, du Grand Murin notamment.</p> <p>Cependant, des incohérences existent entre la carte de synthèse et les cartes liées à l'avifaune et aux chiroptères. Dans la carte de synthèse, l'Hypolaïs ictérine, à enjeu fort, n'apparaît pas. De plus, sur cette carte synthèse, le Murin à oreilles échancrées est référencé, alors que l'on ne le retrouve pas sur la carte de l'inventaire des chiroptères. Le Grand Murin et la Sérotine commune ne sont pas référencés dans la carte synthèse mais apparaissent dans la carte inventaires des chiroptères.</p> | Il apparaît bien des erreurs de reprise des espèces de chiroptères sur la carte de synthèse. La carte et la synthèse des enjeux seront mises en cohérence. |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Concernant la pertinence et adaptation des mesures Éviter, Réduire, Compenser (ERC), les points suivants peuvent être soulignés.</p> <p>Les mesures d'évitement et de réduction proposées en page 201 de l'EI, sont adaptées et pertinentes par le choix de l'aménagement sur site, en limitant l'emprise dès la phase conception.</p> <p>Concernant la suppression d'habitat du type végétation arbustive, il est prévu la réhabilitation des abords en laissant les bermes en libre évolution (mesure MR4b). Par ailleurs, des haies écran et des haies habitat sont également prévues le long de la RN 19 (mesure MR4c) notamment au niveau du bassin n°1bis face à la carrière. Un détail de réhabilitation est proposé en page 176 de la demande de dérogation. Ces haies auront une vocation d'aménagement paysager, ainsi que d'habitat et d'écran pour certaines espèces.</p> <p>Cet aménagement sera complété par la mise en place d'hibernacula (MR11) pour les reptiles dont le lézard des murailles et l'orvet (mesure MR5) et précisé sur la carte en page 224 de l'EI. Pour une question de pérennité et d'efficacité, il serait nécessaire de réaliser ces derniers aménagements à partir de pierres issues de la carrière ou de ses abords.</p> <p>Pour limiter le risque d'écrasement de la petite faune dont le Muscardin et d'amphibiens, il est prévu la pose d'une clôture le long de la voie avec, en partie basse, un grillage à maille fine (mesure MR8).</p> <p>A noter la transformation de l'ancienne route située entre l'aménagement de la RN 19 et la voie ferrée côté zone d'activité de la Preusse, en prairie.</p> <p>En phase chantier, il est prévu un défrichement de septembre à fin octobre, pour éviter de perturber la reproduction des espèces (Mesure MR21).</p> | <p>Analyse partagée par le maître d'ouvrage.</p> <p>Si lors des terrassements prévus dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RN 19 des pierres calcaires sont rencontrées, ces dernières seront utilisées pour créer les hibernacula prévus comme mesure en faveur des reptiles. Si les matériaux rencontrés lors des travaux ne sont pas d'assez bonne qualité, les hibernacula seront créés à partir de matériaux locaux et proches du projet comme ceux issus de la carrière d'Argiésans.</p> <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Un tableau récapitule, en pages 221 à 223, en phase exploitation, les risques possibles sur les différents groupes, les mesures proposées et les impacts correspondants.</p> <p>Le tableau en page 229 de l'EI précise, pour les habitats, les impacts résiduels mais ne les évoque pas pour les autres groupes. La synthèse des impacts résiduels pour l'ensemble des espèces est précisée en pages 185 à 193 de la demande de dérogation.</p> | Le tableau a été complété. |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Un protocole est défini en page 259 de l'EI, pour éviter la destruction de chiroptères avant la phase défrichement (mesure MR23). Cette mesure est complétée par la mise en place d'un dispositif de guidage des chiroptères, en phase travaux, pour les orienter vers un lieu de passage plus sûr (mesure MR24). Cependant, on peut regretter l'absence d'une identification de couloirs potentiels de chasse ou de transit des chiroptères et des</p> | L'état initial sera complété par une analyse du paysage en mettant en évidence les milieux favorables pour les chiroptères en recherchant et mettant en avant les continuités entre ces milieux. Cette carte présentera les routes de vol pour les chiroptères et indiquera les points de conflit éventuels avec la route RN 19 actuelle. Des mesures de réduction concernant le risque de mortalité par collision ont été |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|-------------------------------|---|---|
| | éventuelles interactions avec l'infrastructure. Une reconnaissance par caméra thermique aurait permis d'identifier d'éventuels couloirs de vols de chiroptères dont le Grand Murin et de proposer, le cas échéant, des mesures propres à éviter ou limiter le risque de mortalité par collision, compte tenu de la future largeur de l'infrastructure et de la vitesse des véhicules sur cet axe. | prises : aménagement d'un passage faune supérieur pour renforcer le corridor boisé, haies écrans, écrans au niveau des ouvrages inférieurs. |
| DDT de la Haute-Saône (suite) | <p>Après mise en œuvre des mesures éviter et réduire prévues, il résulte de cette démarche la nécessité de compenser la perte potentielle d'habitats ayant des conséquences sur des espèces. Ainsi, une demande de dérogation, pour la destruction potentielle de 2 groupes, milieux arbustifs pour 3,05 ha et milieux boisés pour 0,25 ha, est déposée conjointement à l'étude d'impact.</p> <p>En mesure compensatoire des habitats détruits ou fragmentés, il est prévu la restauration de milieux semi-ouverts ou de haies libres et hautes (MC01), ainsi que la réhabilitation de boisement (MC02) mais sans pour autant en préciser le lieu en l'absence de maîtrise foncière contrairement à la demande de la DREAL en date du 18 juin 2021. Ces informations seront détaillées dans une version ultérieure du dossier (voir page 231 de l'EI). Un conventionnement de 30 ans est prévu pour la mesure MC02 (page 232 de l'EI) et d'une durée de 15 ans pour la mesure MC01 (page 231 de l'EI).</p> <p>Une troisième mesure compensatoire est prévue suite à la perte potentielle de gîtes à chiroptères et à l'avifaune (MC03) en partant sur la base de 0,38 ha de boisement à compenser sur l'ensemble du tracé.</p> <p>Les mises en œuvre envisagées de ces mesures sont pertinentes et très bien détaillées en pages 200 à 209 de l'EI, mais des compléments sont à apporter suivant les remarques citées en gras ci-dessus.</p> | <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> <p>Les recherches des mesures compensatoires sont achevées. Elles sont localisées en grande majorité dans l'emprise de la DUP. Leur maîtrise foncière est donc assurée.</p> <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> |
| DREAL SPR | Mon service a bien reçu le dossier sus-visé en consultation. SPR n'a pas de remarque à formuler au regard des thématiques dont le service est en charge, à savoir risques naturels et anthropiques. | Pas d'observation. |
| SDIS 90 | <p>Pour faire suite à votre courrier, en date du 3 août 2022, relatif à la consultation des services de l'État dans le cadre du projet cité en objet, je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les préconisations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cartographier les différents accès au site ainsi que les risques particuliers (dépôt de carburant, bouteilles de gaz type acétylène...) durant la durée des travaux ; • identifier et numéroter des Points de Rencontres des Secours et les incrémenter dans la cartographie ; • Matérialiser ces points de rencontres sur le terrain par des panneaux visibles, de jour comme de nuit, et inaltérables. <p>En effet, ces éléments sont de nature à favoriser l'action des secours et à réduire les délais d'intervention.</p> | Ces préconisations seront prises en compte par le coordinateur sécurité prévention. |
| Gendarmerie 70 | Suite à votre courrier ci-joint en date du 03 août 2022 concernant de recueil de l'avis des services de l'État dans le cadre de la concertation inter-services sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans, l'Escadron Départemental de Sécurité Routière de la Haute-Saône (EDSR70), en lien avec la compagnie de gendarmerie de LURE, émet un avis favorable. Ce projet ne peut être que bénéfique pour le trafic routier ainsi que pour la lutte contre l'insécurité routière. | Pas d'observation. |
| Douanes | La direction régionale des douanes n'a pas de remarque particulière à formuler à propos du projet visé en objet. | Pas d'observation. |
| DSPP 90 | La Direction Départementale de la Sécurité Publique vous remercie pour sa consultation, en revanche, dans la mesure où le projet ne concerne pas la zone compétence de la Police | Pas d'observation. |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------|---|--|
| | Nationale du Territoire de Belfort, nous n'avons pas d'avis particulier à émettre. | |
| ONF | Par courrier du 03 août 2022, vous sollicitez l'avis de l'Office National des Forêts dans le cadre de la concertation inter-service sur le projet d'aménagement à 2x2 de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans Ce projet, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, doit faire l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique. | Pas d'observation. |
| ONF (suite) | Le projet traverse quatre forêts communales relevant du régime forestier qui, à ce titre, sont gérées par l'Office National des Forêts - Agence Nord - Franche-Comté. Désignation cadastrale des parcelles concernées par ce projet routier (en référence au périmètre de la DUP qui nous a été transmis le 06 septembre 22): La surface concernée par la DUP est de 8,6806 ha relevant du régime forestier sur les forêts communales de Dorans, Botans, Banvillars et Argiésans. Toutefois, le périmètre d'emprise des travaux puis de l'infrastructure, est plus étroit que le périmètre de la DUP. A ce stade du projet et sans implantation plus précise des emprises, il n'est pas possible d'évaluer plus précisément les surfaces impactées pour chaque propriétaire. L'étude d'impact indique une surface de 0,25 ha de milieux boisés impactée (« impact brut considéré comme définitif »). Cette surface nous semble très faible au regard des 8 ha concernés par la DUP. | Pas d'observation. |
| ONF (suite) | Le projet d'élargissement de la RN 19 se localise principalement sur des parcelles appartenant à l'État ou aux collectivités territoriales (parcelles du Domaine Public Routier et autres parcelles). Si des parcelles supplémentaires relevant actuellement du Régime Forestier devaient être acquises par l'État pour la réalisation du projet, l'ONF interviendra dans le cadre du régime forestier sur les points suivants : - Instruction de la demande de distraction du Régime Forestier, après bornage des parcelles concernées - Instruction de la demande d'autorisation de défrichement Marquage des coupes d'emprise. Concernant l'ensemble du projet dans sa phase travaux, puis opérationnel, il est nécessaire que le maître d'ouvrage travaille au maintien des infrastructures nécessaires à la gestion forestière. L'ONF se tient à la disposition des acteurs du projet pour bien identifier ces accès. | Les accès aux parcelles forestières seront maintenues. |
| ONF (suite) | Mesures réduction/compensation/accompagnement I Analyse de l'étude d'impact : Page 47, l'EI indique que « 2 forêts communales sont recensées dans l'aire d'étude, et sont coupées par la RN 19 (forêt communale d'Argiésans et de Botans). ». Comme indiqué dans le paragraphe 1, ce sont bien 4 forêts communales qui sont concernées par ce périmètre. | Cette précision a été prise en compte. |
| ONF (suite) | Page 208, l'EI indique que « de nombreux boisements situés à proximité du projet sont exploités, sans prise en compte de la présence d'arbres malades, dépérissant ou morts, propices aux insectes xylophages et aux espèces cavernicoles (Oiseaux, Chiroptères, ...). ». Nous souhaitons rappeler que dans les forêts des collectivités relevant du régime forestier, l'ONF encourage le propriétaire au maintien d'au moins 1 arbre mort/ha et 2 arbres à cavité ou de gros diamètre, ainsi qu'au maintien de bois mort au sol. A noter toutefois que nous portons une attention particulière à ne pas maintenir ces arbres à proximité de toute infrastructure. | Pas d'observation. |
| ONF (suite) | Mesures en faveur de l'environnement « MC02 - Restauration de milieux boisés : mise en place d'îlots de senescence » : Nous recommandons d'éviter l'installation d'un îlot à proximité de zones ou routes fréquentées par le public, les infrastructures aériennes ou terrestres (lignes d'électricité ou de télécommunication, etc.) et des sentiers balisés ou fréquentés de fait (distance minimale au chemin équivalente à la hauteur dominante du peuplement à l'âge adulte, donc environ 30 mètres). La surface recommandée pour un îlot de senescence va de 0,5 à 5 ha (3 ha étant la | Ces préconisations ont été prises en compte. |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------|--|---|
| | <p>taille optimale). L'îlot de senescence de 0,38 ha proposé ici nous paraît avoir une surface trop petite.</p> <p>Si cette mesure devait être installée en forêt relevant du régime forestier, nous souhaitons être associé à la réflexion sur sa localisation. Une modification des documents de gestion durable (Aménagements forestiers) concernés sera nécessaire et à la charge du porteur du projet.</p> | |
| ONF (suite) | <p>« MC03 - Mise en place de nichoirs ou gîtes artificiels »: la pose de ce type de dispositif artificiel qu'il soit à destination des oiseaux ou des chiroptères nous interroge tant sur son bénéfice réel pour la faune, que sur sa durabilité et son suivi dans le temps. L'EI indique que « <i>l'aménagement ne nécessitera aucune gestion particulière mis à part un nettoyage éventuellement annuel des gîtes et nichoirs artificiels en cas d'occupation régulière.</i> ». Pour un réel bénéfice de ces dispositifs, il convient donc d'avoir une vérification annuelle pour constater l'usage et donc procéder au nettoyage le cas échéant.</p> <p>Les dispositifs artificiels ne sont pas recommandés par l'ONF, leur efficacité en milieu forestier n'étant pas assurée et l'impact sur la production forestière restant à évaluer en fonction du système de fixation utilisé. Si cette mesure devait toutefois être installée en forêt relevant du régime forestier, nous souhaitons être associés à la réflexion sur sa localisation. Nous rappelons que le suivi écologique de toutes les mesures compensatoires (îlots de senescence, nichoirs, etc.) ne doit ni être à la charge des propriétaires des terrains ni à la charge de son gestionnaire ONF.</p> | <p>Les gîtes feront l'objet d'un suivi et d'un entretien au même titre que les autres mesures compensatoires et selon la même fréquence.</p> <p>Le suivi des mesures écologiques est bien de la responsabilité du maître d'ouvrage qui pourra la déléguer ou la sous-traiter.</p> |
| ONF (suite) | <p>Mesures forestières au titre du défrichement</p> <p>Au vu de la petite taille des surfaces concernées (0,25 ha selon l'EI) et le risque qu'elles ne reviennent jamais dans la surface de production, l'ONF propose que la surface de référence de la future demande de défrichement, pour le calcul de l'indemnité, se base sur la somme des surfaces qui seront défrichées et déboisées.</p> <p>En fonction du coefficient qui sera donné par la DDT pour le calcul des mesures compensatoires forestières, l'ONF, en concertation avec les propriétaires concernés, pourra proposer des travaux éligibles qui viendront en complément des mesures compensatoires environnementales.</p> | <p>Les boisements qui font l'objet d'un défrichement se situent sur des parcelles appartenant à l'État, ils ne sont pas donc soumis à la législation sur le défrichement.</p> |
| ONF (suite) | <p>Conclusion</p> <p>A ce stade du projet, nous n'avons pas observé d'incompatibilité avec la mise en œuvre du régime forestier sur les forêts gérées par l'ONF.</p> <p>Nous souhaiterions toutefois être destinataire du détail des surfaces boisées réellement impactées par le projet.</p> | <p>Pas d'observation. Les surfaces boisées impactées sont précisées au dossier.</p> |
| DIR | <p>Le 3 août 2022, vous m'avez transmis pour avis le dossier de déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans, dans le cadre de la procédure préalable à la phase d'enquête d'utilité publique.</p> <p>Pour mémoire, un avis sur le projet de dossier Projet avait été établi par la DIR Est le 23 août 2022, dans lequel étaient détaillées des observations sur différentes thématiques en lien avec les modalités d'entretien et d'exploitation futures de l'infrastructure. Le niveau de précision d'un dossier d'enquête publique n'étant pas celui d'un dossier d'études techniques détaillées, aucune nouvelle observation ne sera donc formulée.</p> <p>Ainsi et en conclusion, j'émet un avis favorable au dossier de concertation inter-services, en demandant la prise en compte des observations formulées dans l'avis DIR Est du 23 août 2022.</p> | <p>Le maître d'ouvrage prend note de l'avis favorable de la DIR.</p> <p>L'avis du 23 août auquel il est fait référence, est un avis technique sur les dispositions constructives de l'infrastructure. Cet avis a été pris en compte par le maître d'ouvrage et est sans impact sur les dossiers réglementaires.</p> |

3.2 Les collectivités territoriales

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|---|---|---|
| Région Bourgogne Franche-Comté | <p>Après instruction approfondie des différents dossiers transmis et soumission de l'avis régional lors de sa commission permanente du 21 octobre 2022, la Région émet un avis favorable au processus d'aménagement en 2x2 voies de la RN 19, section entre Héricourt et Sévenans, dans le cadre de la concertation inter-services et de la consultation au titre de l'article L.122-1-V du code de l'environnement. En effet, l'étude menée est conforme aux différents documents produits par la Région, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ; • Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) ; • La Trame Verte et Bleue (TVB) régionale ; • Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Franche-Comté ; • Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) de Franche-Comté ; • Le Plan Régional Santé Environnement (PRSE3) en vigueur pour la période 2017-2021 ; • Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD). <p>Une vigilance sera néanmoins à avoir dans les prochaines phases du projet, pour mesurer la réalité de l'évolution du trafic et assurer la bonne prise en compte de l'environnement dans le projet.</p> | Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier. |
| Conseil départemental de la Haute-Saône | <p>Vous m'avez sollicité le 12 septembre 2022, afin de recueillir mon avis sur le dossier du projet de mise à 2x2 voies de la RN 19 entre HERICOURT et SEVENANS, avant la saisine de l'autorité environnementale constituant une étape nécessaire au lancement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération et à son autorisation environnementale.</p> <p>En tout premier lieu, je tiens à vous préciser que le Conseil départemental que je préside s'est déjà prononcé très favorablement sur la réalisation de ce projet en signant le protocole de financement adopté en février 2020, avec une participation du Département à hauteur de 2,75 M€.</p> <p>Ce projet, partie intégrante de la liaison LANGRES - DELLE, permettra de compléter la mise à 2x2 voies faisant suite aux travaux d'aménagement de l'échangeur de SEVENANS. Il constitue un enjeu majeur et une réelle opportunité pour l'Aire urbaine BELFORT-MONTBELIARD-HERICOURT- DELLE, mais également pour l'ensemble du département de la Haute-Saône.</p> <p>Au regard du dossier Projet transmis dans le cadre de cette consultation interservices, la justification de l'opération semble uniquement s'appuyer sur le schéma directeur routier national et le comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire datant tous deux d'une vingtaine d'années. Les objectifs de ce projet doivent être davantage étayés et porter sur les améliorations locales du cadre de vie, de la circulation, des liaisons entre agglomérations du secteur urbains, mais également d'une façon plus large sur le contexte général de la RN 19 et de son ancrage sur le territoire.</p> <p>En effet, compte tenu du rapport de la commission d'enquête du contournement Est de VESOUL qui mentionnait le manque de justification sur l'opportunité de l'opération à grande échelle, je demande que l'argumentaire autour de la mise à 2x2 voies de la RN 19 entre HERICOURT et SEVENANS soit particulièrement travaillé et identifié comme un maillon essentiel de l'itinéraire RN 19 pour les usagers de la route.</p> | Le maître d'ouvrage prend note de l'engagement du département en faveur du projet. |
| Conseil départemental de la Haute-Saône (suite) | <p>Je suis particulièrement satisfait de constater que les demandes formulées par le Département lors des différents COTECH et COPIL ont été prises en compte dans l'élaboration du projet.</p> <p>Pour des raisons de cohérence de l'itinéraire, la totalité du projet a été élaborée sur la base du référentiel ICTAAL 2015 avec une vitesse maximale autorisée de 110 km/h. La dernière section, avant le raccordement avec l'échangeur de SEVENANS, n'est ainsi plus en configuration VSA limitée à 90 km/h.</p> | <p>Pas d'observation.</p> <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|---|---|---|
| Conseil départemental de la Haute-Saône (suite) | La passage inférieur (OA1) de rétablissement de la route départementale 683 sera déconstruit puis reconstruit en ouvrage d'art de type PIPO. Compte tenu des contraintes techniques, le tirant d'air sera de 4,40 m en tous points au droit de la chaussée. Étant donné que l'ouvrage sera neuf, l'objectif d'un tirant d'air de 4,50 m serait tout de même plus adapté à la circulation des poids-lourds et je demande que cette caractérisation de l'ouvrage soit étudiée. | Le projet intégrera un gabarit de 4,5 m pour l'OA1 |
| Conseil départemental de la Haute-Saône (suite) | Le réseau routier départemental est finalement peu impacté par le projet d'aménagement de la RN 19. Seule la RD 683 est concernée par la modification de l'ouvrage existant. Aussi, nous serons particulièrement vigilants, lors de la réalisation des travaux, tant sur les déviations à mettre en place impactant directement les routes départementales que sur les mesures d'exploitation indispensables à la bonne gestion du trafic routier. Le doublement de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée (OA3) a été abordé à plusieurs reprises lors des comités relatifs au projet. Par retour d'expérience, nous avons bien conscience que les conditions de sécurité ferroviaire puissent imposer certaines règles d'exécution bien particulières. Cependant, je demande à ce que les services de l'État prennent l'attache de SNCF réseau pour négocier ardemment la méthodologie de réalisation des travaux, afin de diminuer sensiblement les coûts d'exploitation et, in fine, le coût global de l'opération tout en assurant la sécurité de la liaison ferroviaire. Le doublement de cet ouvrage représente environ 3,7 M€ TTC, dont 1 M€ pour les mesures d'exploitation liées à SNCF Réseau. Il me semble que ce montant peut encore être affiné et réduit dans un objectif de maîtrise de la dépense publique. | La construction de l'OA3 a fait l'objet de nombreux échanges avec la SNCF. Le maître d'ouvrage s'est attaché à optimiser au mieux les contraintes et donc les coûts afférents aux interactions avec le réseau SNCF. |
| Conseil départemental de la Haute-Saône (suite) | Le passage supérieur existant (OA 6) sera aménagé de manière à remplir la fonction d'un passage à grande faune. C'est une décision que je partage pleinement, car elle va dans le sens de l'économie générale de l'opération et s'inscrit dans la doctrine environnementale en limitant drastiquement les travaux, donc l'empreinte carbone du projet. | Le maître d'ouvrage prend note de l'avis du département. |
| Conseil départemental de la Haute-Saône (suite) | Les enjeux écologiques me paraissent bien appréhendés par le dossier Projet à travers l'étude menée par le bureau d'études EGIS. En ce qui concerne les mesures compensatoires environnementales, les méthodes et les moyens à mettre en œuvre sont bien identifiés. En revanche, elles ne sont pas encore toutes quantifiées et localisées en raison du foncier qui n'est pas maîtrisé en totalité. Il conviendra de finaliser ce point avant de déposer au service instructeur la demande d'autorisation environnementale unique. | Les mesures compensatoires envisagées ont été précisées |
| Conseil départemental de la Haute-Saône (suite) | Enfin, je note que l'ensemble des travaux du projet a été réévalué à 26 millions d'euros. Avec la prise en compte de l'évolution des prix évaluée par vos services à 7 M€, le coût à terminaison est donc estimé à 33 M€. Je vous rappelle que le protocole d'accord financier signé en février 2020 faisait état d'un projet évalué à 23 M€. Aussi, je souhaite que les services de l'État mettent tout en œuvre pour optimiser au mieux le montant du projet et se rapprocher ainsi de celui acté au protocole. Comme vous le savez, ce dernier a été long et complexe à finaliser avec les différents cofinanceurs. Lors des négociations précédant sa signature, l'ensemble des collectivités territoriales, parties prenantes du projet, ont clairement exprimé leur volonté que ce soit l'État qui couvre les dépenses supplémentaires de l'opération. Il convient également de rappeler que la participation actuelle de l'État à hauteur de 12 M€ provient d'un reliquat de la concession autoroutière APRR dans le cadre de la construction de l'échangeur de SEVENANS. A ce titre, je considère qu'il revient aujourd'hui à l'État d'apporter une contribution supplémentaire pour couvrir les dépenses complémentaires induites par l'augmentation des prix. | Les optimisations du projet ont été présentées aux membres du comité technique. Le sujet du financement de l'opération sera abordé par monsieur le préfet de région, lors des négociations sur l'élaboration du volet mobilités du CPER. |
| Conseil départemental de la Haute-Saône (suite) | Cet avis, que je vous transmets aujourd'hui afin de respecter les délais réglementaires, vous sera confirmé par une délibération lors de la prochaine séance de la commission permanente du Conseil départemental. | Pas d'observation |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------------------|--|---|
| Grand Belfort | <p>Vous avez sollicité l'avis du Grand Belfort sur le dossier de déclaration d'enquête publique relatif au projet d'aménagement de la RN 1019 entre Héricourt et Sevenans. Considérant la nécessité de fluidifier les déplacements entre les principaux pôles du Nord Franche-Comté en évitant la circulation de transit au sein des zones agglomérées, je suis tout à fait favorable au projet d'aménagement de la RN 1019.</p> <p>Je me félicite également du gain que ce projet pourra apporter en matière de sécurité routière, au regard du caractère relativement accidentogène de l'infrastructure actuelle. Pour ces mêmes raisons, le Grand Belfort réaffirme par ailleurs son soutien à la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 19 vers Delle et le Sud Territoire.</p> | Le maître d'ouvrage prend note de l'engagement de la collectivité en faveur du projet. |
| Grand Belfort (Suite) | Compte tenu des enjeux et attentes du moment, le Grand Belfort portera une attention particulière à la qualité de ce projet, notamment en matière d'intégration paysagère et de préservation du cadre de vie (protection acoustiques et visuelles, etc.). En outre, le travail sur les infrastructures routières et les modifications à intervenir sur le foncier offrent des opportunités intéressantes pour préparer et accompagner le développement d'une liaison cyclable entre les agglomérations de Belfort et Héricourt, aménagement qui fait terriblement défaut aujourd'hui. | Pas d'observation. |
| Grand Belfort (Suite) | <p>À ce titre, vous trouverez la carte ci-jointe rappelant quatre propositions d'itinéraires établies entre nos services permettant d'assurer le raccordement entre la piste de Brevilliers et la voie verte d'Argiésans.</p> <p>Je reste dans l'attente de votre analyse de la faisabilité d'intégration dans votre opération des dispositions permettant au futur maître d'ouvrage de cette piste de réaliser aux extrémités de vos aménagements les raccordements aux voies vélos existantes.</p> | <p>Le besoin identifié par les acteurs locaux en matière de mode actif est une liaison entre Héricourt et Argiésans.</p> <p>Différentes variantes de tracé permettent d'assurer cette liaison.</p> <p>La variante retenue dans le cadre du projet est une liaison passant au sud de la RN 19 coté Héricourt. Cette variante permet au projet d'intégrer un premier tronçon du tracé qui se situe dans l'emprise des travaux.</p> <p>Les autres variantes possibles impliquent des tracés situés en dehors du périmètre des travaux de la DREAL. Ceux-ci devront donc être portés par un acteur autre que la DREAL (financement, autorisation, travaux).</p> <p>Dans l'attente du résultat de la concertation des acteurs locaux sur cette liaison cyclable, la DREAL a pris le parti de maintenir la réalisation du premier tronçon de la liaison dans le cadre du projet</p> |
| CC du Pays d'Héricourt | <p>Je fais suite à votre courrier sollicitant l'avis de la Communauté de Communes dans le cadre de la concertation inter-services sur le projet l'aménagement à 2x2 voies de la RN 19, et je vous en remercie.</p> <p>Je suis heureux de constater que ce projet, qui représente un enjeu majeur pour le Nord Franche-Comté, aborde une nouvelle étape de sa concrétisation à travers la saisine de l'autorité environnementale, puis le lancement de l'enquête publique. Dès les travaux préparatoires, et la signature du protocole d'accord en 2020, la Communauté de Communes a manifesté son soutien au côté des différents partenaires de l'opération.</p> <p>Après consultation du dossier de déclaration d'utilité publique, la Communauté de Communes s'inscrit en cohérence avec l'avis qui vous a été communiqué par le Département de la Haute-Saône, et avec lequel nous avons pu échanger.</p> | Le maître d'ouvrage prend note de l'engagement de la collectivité en faveur du projet. |
| CC du Pays d'Héricourt (Suite) | <p>Par ailleurs, et au-delà des enjeux de sécurisation et de désenclavement, il est essentiel que, dans sa globalité, le projet d'aménagement de la RN 19 intègre une dimension cyclable. C'est pourquoi, je tiens à saluer l'initiative prise pour intégrer une piste cyclable au projet.</p> <p>Toutefois, nous pensons que le tracé actuellement pressenti n'est pas le plus pertinent, compte tenu de l'absence de débouchés après le giratoire du nouvel échangeur de Banvillars. D'autres tracés pourraient être envisagés, et je solliciterai une réunion technique à ce sujet. A cet effet, vos services seront prochainement contactés par la Communauté de Communes de manière à organiser ce temps d'échange spécifique.</p> | <p>Le besoin identifié par les acteurs locaux en matière de mode actif est une liaison entre Héricourt et Argiésans.</p> <p>Différentes variantes de tracé permettent d'assurer cette liaison.</p> <p>La variante retenue dans le cadre du projet et une liaison passant au sud de la RN 19 coté Héricourt. Cette variante permet au projet d'intégrer un premier tronçon du tracé qui se situe dans l'emprise des travaux.</p> <p>Les autres variantes possibles impliquent des tracés situés en dehors du périmètre des travaux de la DREAL. Ceux-ci devront donc être portés par un acteur autre que la DREAL (financement, autorisation, travaux).</p> <p>Dans l'attente du résultat de la concertation des acteurs locaux sur cette liaison cyclable, la DREAL a pris le parti de maintenir la réalisation du premier tronçon de la</p> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------------------|---|--|
| | | liaison dans le cadre du projet |
| CC du Pays d'Héricourt (Suite) | Renouvelant l'avis favorable de la Communauté de Communes quant au dossier présenté et tout l'intérêt quant à l'aménagement de la RN 19, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées. | Le maître d'ouvrage prend note de l'engagement de la collectivité en faveur du projet. |

3.3 Les gestionnaires de réseaux

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------|--|--|
| GRTGAZ | <p>En réponse à votre sollicitation sur le dossier en objet, ce dossier est concerné par la présence d'un réseau MPC 16 bars en Acier de 168 mm à proximité et passant sous la RN 19.</p> <p>Nous émettons la réserve suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une étude de compatibilité est nécessaire. <p>Par conséquent il sera nécessaire de vérifier que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les travaux n'engendreront pas une sous profondeur du réseau GRDF, • Les travaux de terrassement seront réalisés de manière à ne pas endommager le réseau existant, • L'ensemble des travaux à proximité ne risque pas d'endommager le réseau existant, par vibration lors des compactages notamment, • L'ensemble des ouvrages annexes (prises de potentiels) ne seront pas endommagés et resteront accessibles. <p>Vous trouverez ci-joint le plan de situation de notre réseau. L'ensemble des plans précis, des recommandations et obligations de travaux à proximité des travaux GRDF seront transmis lors de la DT.</p> | Pas d'observation. Ces préconisations pourront être mises en œuvre en phase travaux. |
| SNCF | <p>Dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique, vous avez sollicité l'avis de SNCF Réseau sur votre projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 19 entre les communes d'Héricourt (70) et l'échangeur de Sevenans (90).</p> <p>Votre projet d'aménagement aura un impact sur le réseau ferré national car il intercepte les voies SNCF, reliant Dole à Belfort, à hauteur de l'ouvrage OA3 - PI SNCF et qu'il vient longer un mur de soutènement nous appartenant sur la commune de Banvillars. Les impacts à venir seront de nature technique et environnementale.</p> <p>Veillez trouver ci-dessous les éléments qu'il convient d'intégrer à votre projet afin que celui-ci soit conforme pour SNCF RESEAU.</p> | Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier. |
| SNCF (suite) | <p>Sur le plan technique, les impacts sur le mur de soutènement et sur l'ouvrage devront faire l'objet de l'envoi préalable d'un dossier de conception spécifique explicitant la nature des mesures de prévention prévues par vos soins afin de prévenir tout risque d'endommagement des infrastructures ferroviaires ou danger sur les circulations ferroviaires. La mise en œuvre des travaux devra également être concertée avec les équipes locales de SNCF RESEAU.</p> | Pas d'observation. Ces préconisations seront mises en œuvre. |
| SNCF (suite) | <p>D'un point de vue environnemental, plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont prises en compte par vos soins. Il conviendra de veiller à ce que le projet ne vienne pas créer un impact additionnel, notamment en entraînant la dégradation des milieux situés à proximité des voies ferrées et la rupture des continuités écologiques.</p> <p>Dans le cadre de votre projet, nous avons affaire à certains habitats ayant de faibles enjeux et d'autres ayant des enjeux forts. D'une manière générale, la zone d'étude n'est pas située à proximité directe d'habitats réglementaires (Natura 2000, APPB notamment). Le projet est compatible avec les principaux outils de planification territoriale, notamment le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Bourgogne-Franche-Comté. Si on se concentre sur les habitats situés à proximité de la voie ferrée (cf. figure 96 de votre dossier), on constate qu'il s'agit principalement de fruticées, ronciers et d'alignement d'arbres. Ce dernier cas requière le plus d'attention. Pour ce qui concerne la biodiversité, le site d'étude présente des enjeux, notamment pour les chauves-souris et les oiseaux en raison d'un nombre important d'espèces protégées ou patrimoniales. Le projet a été défini en prenant en compte le milieu naturel. Le principal impact sur le milieu naturel concerne les fruticées (3,60 ha) situées à proximité de la voie ferrée.</p> <p>Dans l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation environnementale, nous</p> | Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier. |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--------------------|--|---|
| | <p>pouvons noter de nombreux points positifs dont la proposition de mesures d'évitement du milieu naturel (toutes les zones humides sont également évitées) et de mesures de réduction en faveur des milieux naturels et de l'environnement de manière générale (réduction de l'impact sur la reproduction et l'alimentation des espèces, précautions lors de l'abattage des arbres pour limiter l'impact sur les chauves-souris et les oiseaux, aménagement des passages à grande faune, aménagement pour limiter les collisions avec les chiroptères, ...). Et des mesures compensatoires sont prévues car les milieux arbustifs réhabilités (MR10) ne seront pas encore écologiquement fonctionnels au moment de la réhabilitation.</p> | |
| SNCF (suite) | <p>En tant que partie prenante aux discussions, SNCF RESEAU demande à être consulté préalablement à chaque étape de conception et de réalisation du projet pour appréhender précisément les impacts et les avancées. Concernant les aspects environnementaux, notre attention se portera notamment sur la mesure de réhabilitation et gestion des habitats naturels (I\I R10) et les mesures compensatoires en raison du fait que l'habitat arbustif détruit est situé à proximité direct de la voie ferrée.</p> | <p>Pas d'observation. La SNCF sera partie prenante des opérations en interaction avec son réseau.</p> |

3.4 Les chambres consulaires

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--|--|--|
| Chambre de Commerce et d'industrie Saône-Doubs | <p>Vous trouverez via cette lettre notre retour concernant le projet d'aménagement en 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans.</p> <p>Nous prenons note de ce projet, visant à la mise en place d'une 2x2 voies sur une portion de 4,6 kilomètres entre deux 2x2 voies existantes, en Haute-Saône et dans le territoire de Belfort, et ce dernier ne soulève aucune remarque de la part de nos services.</p> <p>La RN 19, reliant Paris à Bâle initialement lors de sa création, dessert notre territoire et en constitue un axe majeur.</p> <p>La portion de cette dernière incluant ce projet d'aménagement relie Lure à Delle, avec des aménagements déjà existants en 2x2, et il s'agirait donc de compléter cette portion afin de permettre une continuité dans la voirie et faciliter ainsi les déplacements des usagers.</p> <p>L'axe étudié a déjà par le passé fait l'objet de divers aménagements, via un travail en deux sections, entre Héricourt et l'échangeur de Banvillars au début des années 2000, puis entre cet échangeur et Sevenans.</p> <p>Aujourd'hui, cet axe en 2x1 voie, supporte un flux moyen quotidien de 10 000 passages dans les deux sens, avec notamment une part des poids lourds relativement forte: 12 %, ce qui génère des difficultés de trafic.</p> <p>On observe principalement des pointes matinales dans la direction de Sevenans avec 400 véhicules par quart d'heure entre 7h et 9h.</p> <p>En dehors de ces horaires, le trafic est relativement stable mais accidentogène, avec 9 accidents relevés entre 2005 et 2019, pour un total de 4 morts, 13 hospitalisés et 18 blessés légers. La totalité de ces accidents concernait des véhicules se déportant et percutant ainsi un véhicule de la voie opposée. Aucun accident n'a concerné des chocs entre véhicules d'une même voie.</p> <p>A titre de comparaison, la portion de la RN 19 entre Lure et Héricourt, intégralement en 2x2 voies, n'a connu qu'un accident mortel entre 2005 et 2019.</p> <p>Aujourd'hui, en raison des tendances démographiques, ce trafic est mené à se densifier progressivement et l'on attend des flux moyens de l'ordre de 12 000 passages quotidiens en 2025.</p> <p>Ce projet permettra donc d'intégrer ces dynamiques d'accroissement des flux, en fluidifiant le trafic et en le sécurisant.</p> <p>Il est à noter, par ailleurs, qu'il favorisera une meilleure intégration paysagère de cette portion dans l'infrastructure globale entre Lure et l'échangeur de Sevenans, et qu'il portera une attention particulière au développement de la mobilité douce, via une piste cyclable au droit du diffuseur de Banvillars.</p> <p>En conclusion, compte tenu du fait que ce projet vise à concourir au renforcement de la sécurité des usagers, tout en s'efforçant de développer une cohérence paysagère et les mobilités douces, nous approuvons l'aménagement en 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans et émettons un avis favorable.</p> | <p>Pas d'observation. Ces éléments de contexte sont conformes au dossier.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend note de l'engagement de la chambre en faveur du projet.</p> |
| Chambre de Commerce et d'industrie Territoire Belfort | <p>Vous avez fait parvenir à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Territoire de Belfort, personne publique associée, le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans et nous vous en remercions.</p> <p>Après lecture par mes services du dossier transmis, ce dernier n'appelle à aucune remarque particulière.</p> <p>En effet, nous ne pouvons que nous réjouir de la fluidification du trafic, du gain relatif à l'accidentologie et de l'intégration environnementale induits par ce projet.</p> | <p>Le maître d'ouvrage prend note de l'engagement de la chambre en faveur du projet.</p> |
| Chambre d'agriculture Doubs et territoire Belfort | <p>Vous nous avez transmis, pour avis, le dossier de déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement à 2x2 de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans.</p> <p>Nous sommes globalement favorables à cet aménagement et comprenons les objectifs du projet tels qu'ils sont présentés en page 2 du résumé non technique : fluidifier le trafic, diminuer l'accidentologie, maintenir une desserte fine des communes et améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure existante. Nous formulons néanmoins diverses</p> | <p>Le maître d'ouvrage prend note de l'engagement de la chambre en faveur du projet.</p> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--|--|---|
| | <p>remarques. Nous souhaitons que vous les preniez en compte.</p> | |
| Chambre d'agriculture du Doubs et du territoire de Belfort (suite) | <p>Nos remarques relatives au diagnostic agricole :</p> <p>Nous avons été sollicités par vos services pour la réalisation d'un diagnostic agricole et une évaluation des impacts agricoles du projet. Il serait souhaitable d'intégrer cette étude au dossier. Il est plusieurs fois fait mention de l'activité agricole dans l'environnement proche de la voie rapide sans toutefois rentrer dans les détails de l'activité alors que ces éléments sont utiles à la compréhension du fonctionnement des exploitations et aux impacts des aménagements qui sont projetés.</p> | <p>Les éléments du diagnostic agricole sont intégrés dans les dossiers. Le diagnostic agricole sera disponible en annexe.</p> |
| Chambre d'agriculture du Doubs et du territoire de Belfort (suite) | <p>Nos remarques relatives aux cheminements agricoles :</p> <p>L'étude agricole que nous avons réalisée met en évidence que la problématique agricole principale concerne les chemins. En effet, les chemins actuels, établis au moment de la création de la voie rapide, ne sont pas suffisamment entretenus. Nous notons que cette problématique est intégrée à votre dossier en page 15 du document « bilan Concertation-annexe-V7-BPD »: la responsabilité de l'entretien des chemins de rétablissement longitudinaux existants et à venir sera précisée dans le dossier de déclaration d'utilité publique. Des garanties d'entretien sur le long terme sont effectivement attendues par la profession agricole :</p> <p>entretien des chemins et des haies les bordant. Cette problématique trouverait également sa place dans les documents « RN 19 HCT SEV 1 DUP Pièce E - Evaluation socio éco » et « RN 19 HCT SEV 2 EI PièceA - Résumé non technique »: l'impact du projet sur les circulations agricoles n'est pas intégré au tableau présentant les impacts en phase d'exploitation (en page 10), alors que c'est le principal impact négatif soulevé par la profession. En particulier, le projet de transformation de l'OA 6 en passage à faune inquiète fortement les exploitants, pour les détours que cela va engendrer, alors que les accès aux parcelles ont été déjà très contraints par le passé, par le passage de la voie rapide. Ce pont permettant le passage des véhicules agricoles au-dessus de la voie rapide, a été créé pour desservir les parcelles agricoles lors de la création de la RN 19, il doit être maintenu. Les exploitants agricoles rencontrent de plus en plus de problèmes liés à la circulation routière, d'autant plus en secteur périurbain : rétrécissements de voiries, dos d'ânes, interdictions de circulation, incivilités ... L'interdiction de circulation des engins agricoles sur cet ouvrage serait une nouvelle contrainte forte pour les exploitants agricoles, d'autant plus mal vécue si l'on prend en considération les efforts que les exploitants fournissent pour répondre aux besoins de compensation environnementale, par la plantation de haies sur leur parcellaire.</p> <p>Il nous semble que la cohabitation des usages (activité agricole et circulation de la faune) est possible, dans la mesure où les circulations agricoles, bien qu'essentielles et régulières, n'entraînent pas une fréquentation du pont démesurée, de nature à gêner de façon importante la circulation des animaux. C'est d'ailleurs ce qui est établi en page 16 de l'étude d'impact au 2.2.3.2-Détails sur le passage supérieur mixte pour la faune (OA 6 – PS VC) : « Ce passage mixte supérieur est situé au cœur du Bois de Fays, trame verte d'importance régionale. Les suivis naturalistes attestent de sa fréquentation à l'existant pour diverses espèces de mammifères notamment ». Ce point a d'ailleurs fait l'objet d'une visite de terrain, le 18 août dernier, du Préfet M. Sodin, et du Président du CD 90 M. Bouquet, qui a permis de valider la nécessité de trouver une solution permettant de concilier les deux usages agricole et passage de la faune.</p> <p>En page 17 du bilan de la concertation, au 5.1, il est indiqué que la consultation fait ressortir trois enseignements, dont un portant sur le rétablissement des communications notamment en lien avec l'activité agricole. Nous attendons qu'au 5.2, cet enseignement soit effectivement</p> | <p>En complément de la réfection des chemins latéraux déjà inscrite au projet, la DREAL a également intégré dans le projet une action sur la déclivité des chemins pour améliorer leur praticabilité. La DREAL réunira l'exploitant routier et les communes pour formaliser les règles d'entretien de ces chemins.</p> <p>Le maintien d'une circulation sur l'ouvrage implique qu'il est nécessaire de maintenir une plateforme circulaire sur l'ouvrage et des dispositifs de retenue. Le maintien de la circulation sur l'ouvrage empêche donc la mise en place d'un substrat plus favorable au passage de la faune, et la largeur utile de l'ouvrage reste inchangée. Il ne peut donc y avoir d'amélioration de l'attractivité de cet ouvrage pour la faune en cas de maintien de la circulation sur l'ouvrage. L'amélioration de la continuité écologique au niveau du Bois de Fays est de plus une mesure de réduction des impacts importante au niveau du projet, que la requalification de l'OA 6 permet entre autres de satisfaire de manière efficiente.</p> <p>De plus, une concertation a été réalisée avec les agriculteurs concernés par l'usage de cet ouvrage. Ceux-ci ne considèrent pas cet ouvrage comme indispensable à leur activité. Plusieurs solutions alternatives de trajet sont possibles. Le projet prévoit donc au final de maintenir la requalification de l'OA 6 en passage faune spécifique.</p> |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--|---|--|
| | repris dans les suites à donner, et que la circulation des engins agricoles sur l'OA 6 reste permise. | |
| Chambre d'agriculture du Doubs et du territoire de Belfort (suite) | La question des circulations agricoles est également l'occasion de demander à nouveau que la circulation des engins agricoles soit autorisée sur la voie rapide. La multiplication des tronçons en 2 x 2 voies permettrait aujourd'hui une cohabitation des usagers sur la voie rapide, comme cela est le cas en Alsace. Il est possible que certains tronçons à une voie ne soient pas adaptés à la circulation des engins agricoles. Nous vous proposons de réfléchir collectivement à cette question. Cela revêt un intérêt pour la profession agricole mais également un intérêt environnemental puisque la réduction des temps de parcours permettrait de limiter les consommations de carburants. | Le caractère de route express a été conféré à la RN 19 sur la section concernée par l'arrêté de déclaration d'utilité publique de 2003. Ce caractère de route express permet de réserver l'usage de l'infrastructure à certaines catégories d'usager. En l'espèce, la section de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans est une route à accès réglementé qui interdit sauf dérogation la circulation des engins agricoles. |
| Chambre d'agriculture du Doubs et du territoire de Belfort (suite) | Notre remarque relative au projet de piste cyclable : En page 26 de l'étude d'impact vous faites mention de la création d'une piste cyclable de trois mètres de largeur construite dans le cadre des travaux connexes du projet. Nous souhaiterions pour notre complète information que le projet puisse clairement présenter ce projet annexe (son usage, mixte ou non), le chemin en continuité en direction d'Héricourt est en effet utilisé à des fins agricoles de desserte. | La desserte agricole des parcelles agricole au sud Est du Projet sera assurée soit par un usage mixte de la piste cyclable soit par la réhabilitation d'un ancien chemin communal au sud du projet. |
| Chambre d'agriculture du Doubs et du territoire de Belfort (suite) | Nos remarques relatives aux compensations sur l'espace agricole : En page 80 de l'étude d'impact, il est indiqué, au paragraphe dédié aux grandes cultures que « La grande culture domine les espaces ouverts agricoles. Ces espaces de cultures annuelles, traités avec des produits phytosanitaires multiples présentent peu d'intérêt écologique. La végétation associée est composée d'espèces tolérantes aux multiples interventions et produits chimiques ». D'une part, nous souhaiterions avoir des précisions sur le diagnostic ayant permis de mettre en évidence l'usage des phytosanitaires sur les cultures présentes dans le secteur. | Il n'y a pas de diagnostic sur l'usage de produits phytosanitaires. Le paragraphe a été reformulé. |
| Chambre d'agriculture du Doubs et du territoire de Belfort (suite) | D'autre part, il nous semble qu'il est important de ne pas confondre diversité floristique et enjeu écologique. Les enjeux écologiques des espaces de cultures et de prairies, sur le modèle de polyculture-élevage majoritaires dans notre département, sont au contraire très importants : stockage de carbone, production d'oxygène, refuge et alimentation pour certaines espèces animales, ... Ces éléments sont importants à mettre en évidence pour éviter d'opposer systématiquement agriculture et environnement. Il s'agit également de prendre en compte les enjeux de préservation du foncier agricole qui ont été intégrés à la loi climat et résilience. | Le paragraphe a été reformulé. |
| Chambre d'agriculture du Doubs et du territoire de Belfort (suite) | Cette mise en valeur des systèmes agricoles dans l'étude environnementale nous apparaît d'autant plus importante à mener si l'on considère que les exploitants sont sollicités pour implanter sur leurs parcelles les haies prévues dans le cadre de la compensation environnementale. Tous les exploitants agricoles concernés vont se mobiliser pour mettre en place ces haies, dont l'emplacement a été défini dans l'étude de compensation environnementale. Ils projettent également d'adhérer au programme de plantation volontaire destiné à compenser la perte temporaire de biodiversité, en attendant que les haies prévues par la compensation atteignent leur « potentiel environnemental ». L'adhésion de la profession agricole est attendue sur la compensation environnementale, il serait pertinent d'en tenir compte dans l'étude et de ne pas rajouter des contraintes supplémentaires en compliquant les circulations agricoles et d'accéder aux demandes d'entretien des chemins existants. | Pas d'observation. Cf. réponse précédente sur les circulations agricoles. |

| Émetteur de l'avis | Avis | Réponse du maître d'ouvrage |
|--|---|---|
| Chambre d'agriculture du Doubs et du territoire de Belfort (suite) | Enfin, vous savez que plusieurs protocoles régionaux encadrant les grands ouvrages ont été signés, nous souhaitons vivement que le projet les respecte tant sur les impacts temporaires que définitifs. | Ces protocoles seront respectés dans la mesure, où leur utilisation ne sont pas contradictoires avec les procédures d'indemnisation auxquelles est soumis l'État. |



RN19

Héricourt – Échangeur de Sevenans

Bilan de la concertation Interservice

Annexe : Avis des services

Belfort, le 16.12.2022

LE DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL DES TERRITOIRES

à
Monsieur le Directeur régional

DREAL Bourgogne-Franche-Comté
Cité administrative VIOTTE
5 voie Gisèle Halimi
BP 31269
25005 BESANÇON CEDEX

OBJET : concertation inter-services sur le projet d'aménagement à 2X2 voies de la RN19
entre Héricourt et Sévenans
RÉF : votre courrier du 3 août 2022
P.J. : 1 annexe

Par courrier du 3 août 2022, vous avez sollicité mon avis dans le cadre de la concertation inter-services sur le projet de mise à 2 x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sévenans.

Je vous invite à trouver ci-après les observations de la direction départementale des territoires du Territoire de Belfort sur le dossier transmis (dossier d'enquête publique en version projet).

1) Réglementation en matière d'urbanisme :

Dans le Territoire de Belfort, quatre communes sont concernées par le projet de mise à 2 x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sévenans : Argiésans, Banvillars, Botans et Dorans. Chacune est couverte par un document d'urbanisme : une carte communale (CC) pour Banvillars et un plan local d'urbanisme (PLU) pour les trois autres.

Le dossier conclut (cf. pages 359 à 362 de l'étude d'impact) que le projet est compatible avec les quatre documents d'urbanisme, lesquels n'ont donc pas à subir d'évolution.



Néanmoins, certaines précisions et / ou corrections doivent être apportées au niveau des justifications pour les communes d'Argiésans, Botans et Banvillars (Dorans non concerné).

En outre, une attention particulière devra être apportée aux justifications relatives à la carte communale de Banvillars, en l'état insuffisantes (cf. détails ci-après).

- Argiésans :

Le tracé du projet se situe dans une zone caractérisée par des contraintes d'urbanisation, voire, à certains endroits, par des périmètres d'inconstructibilité. En effet, il est positionné dans l'emprise de servitudes d'utilité publiques (SUP) relatives à des canalisations de transport de gaz.

Or, la présence de ce risque technologique, ainsi que ses conséquences en matière d'urbanisme, ne sont pas mentionnées dans le dossier.

De plus, il conviendrait de préciser, au niveau des justifications, que ces contraintes d'urbanisation ou ces périmètres d'inconstructibilité ne s'appliquent qu'aux établissements recevant du public (ERP) et ne concernent donc pas les infrastructures routières.

- Botans :

Dans cette commune, le tracé du projet se situe également dans l'emprise de SUP relatives au transport de matières dangereuses. Contrairement à Argiésans, ce risque et ses conséquences en matière d'urbanisme sont mentionnés dans le dossier.

De même, des justifications sont apportées quant à la faisabilité du projet en dépit des contraintes d'urbanisation liées à la présence du risque précité.

Il est à noter, en page 362, que le nom de la commune est erroné : il est mentionné « Argiésans » au lieu de « Botans ».

- Banvillars :

Les justifications sont erronées au niveau des références réglementaires.

La compatibilité du projet avec la carte communale de Banvillars s'apprécie au regard des dispositions de l'article L 161-4 du code de l'urbanisme. En effet, en carte communale, le règlement national d'urbanisme (RNU) n'est pas applicable au motif qu'il n'y aurait pas de zone visant à élargir ou créer de nouveaux secteurs constructibles.

Conformément aux dispositions de l'article précité, « les constructions et installations]...[ne peuvent être autorisées que lorsqu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels ou des paysages ».

Outre la mention des références réglementaires adéquates, il convient donc également de démontrer l'absence d'impact (ou d'impact notable) du projet sur l'activité agricole. L'absence d'une telle argumentation est de nature à fragiliser juridiquement le projet.

Par ailleurs, une erreur de rédaction est à noter en page 15 de l'étude d'impact : il est mentionné le projet de demi-diffuseur de Chalon-sur-Saône en lieu et place du projet d'élargissement de la RN 19 entre Héricourt et Sévenans.

2) Risques naturels :

Le projet est concerné par les risques naturels suivants :

- le risque d'inondation : zone située en atlas de la Douce ;
- le risque sismique : zone d'aléa sismique modéré ;
- le risque retrait - gonflement des argiles : zone d'aléa moyen.

- Risque d'inondation :

Le risque d'inondation a bien été pris en compte. Les aménagements se situent en zone d'aléa résiduel hydrogéomorphologique de l'Atlas de la Douce. Il est possible de construire et de réaliser des aménagements, les remblais se limitent à la zone nécessaire pour les aménagements.

Le projet s'implante en zone inondable (zone d'aléa $Q > Q100$) d'après l'étude de la DDT (2013) mais n'aura pas d'influence sur les champs d'expansion des crues (pas de nouveaux remblais).

Le projet intègre :

- un dimensionnement des fosses, bassins et du réseau de collecte pour une pluie de période de retour de 10 ans ;
- un dimensionnement des ouvrages hydraulique par modélisation hydraulique en considérant une crue centennale (Q100) ;
- une maintenance des ouvrages assurant un état de fonctionnement conforme (système d'assainissement, buse, fosses, etc.) et notamment après un épisode climatique d'envergure.

Le projet tel que présenté ne présente pas d'impact sur la ligne d'eau et reste limité au vu des aménagements proposés en zone inondable de l'atlas de la Douce.

- Risque sismique :

Le dossier mentionne que des règles de construction parasismique sont applicables aux bâtiments et ponts à « risque normal » (étude d'impact, p 58).

Les règles de construction parasismique applicables sont définies par les normes Eurocode 8 et annexes nationales associées, et en prenant en compte la zone d'aléa et la catégorie d'importance d'un ouvrage.

Le projet se situe dans une zone d'aléa sismique modéré (zone de sismicité 3), en application du zonage défini par l'article D.5638-1 du code de l'environnement (décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 modifié par décret n° 2015-5 du 6 janvier 2015) ;

Les bâtiments, équipements et installations de la classe dite à « risque normal » sont répartis en quatre catégories d'importance par l'article R 563-3 du code de l'environnement, de la catégorie I (faible enjeu) à la catégorie IV (structures stratégiques et indispensables à la gestion de crise).

Pour l'application de l'article précité, l'arrêté du 22 octobre 2010 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux bâtiments de la classe dite « à risque normal », et l'arrêté du 26 octobre 2011 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux ponts de la classe dite « à risque normal », viennent préciser ces quatre catégories d'importance.

Depuis la parution de ces arrêtés, la notion d'itinéraire a pris une importance particulière. En effet, un itinéraire peut être classé IV au sens de l'arrêté du 22 octobre 2010 de par sa fonction d'assurer l'accès aux bâtiments de catégorie d'importance IV.

Or, le classement en catégorie III de la RN19 est cohérent avec l'ensemble de l'itinéraire tout en sachant que la catégorie 3 désigne ;

- les routes express mentionnées à l'article L. 151-1 du code de la voirie routière ;
- les voies à grande circulation définies à l'article L. 110-3 du code de la route.

Il est donc proposé un classement de la RN19 en catégorie 3.

Il s'agira d'examiner la possibilité d'emprunter des itinéraires alternatifs qui pourraient être utilisés par les services de secours afin de rejoindre les bâtiments de catégorie d'importance IV, notamment l'hôpital Nord Franche-Comté à Trévenans.

- Risque retrait et gonflements des argiles :

Le risque retrait et gonflements des argiles a été identifié en niveau d'aléa moyen conformément aux dispositions du décret n° 2019-495 du 22 mai 2019 relatif à la prévention des risques de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux applicables à compter du 1er janvier 2020.

3) Biodiversité, paysage, bruit et qualité de l'air :

- Tous les engagements de l'État mentionnés au § 1.2.2.2 du dossier d'étude d'impact ne semblent pas être repris dans le projet (ex : plantations d'arbres d'alignement entre Argiésans et Banvillars).

- Corridors de déplacement de la faune (§ 3.6.6 de l'étude d'impact) :

Ce chapitre n'évoque pas les éléments figurant dans le document d'orientations et d'objectifs du SCOT du Territoire de Belfort qui doivent être pris en compte.

Ces éléments sont toutefois repris dans le chapitre 3.9.3.2 « Documents d'urbanisme supra communaux en vigueur ». Un renvoi pourrait être ajouté.

- Le dossier ne présente pas la reconstitution des lisières de forêt impactées.

Le DOO du SCOT prévoit notamment (§ 4.1. Mesures de protection du patrimoine naturel – valoriser la nature ordinaire et la nature en ville) : « Les entités naturelles forestières doivent être maintenues dans leurs grandes masses afin de préserver leur fonctionnalité en termes de biodiversité. Dans l'hypothèse où elles se trouvent réduites, les lisières en sont reconstituées. »

- Entretien des haies en phase d'exploitation

Les périodes d'entretien pourraient être précisées. En cas d'impossibilité de respecter la période du 15 mars au 31 août (arrêté préfectoral du 1^{er} mars 2022 protégeant les haies (protection de biotope)), une dérogation est à envisager et intégrer au dossier.

- Les valeurs figurant dans le tableau du chapitre 5.2.7.5 - « Impacts sur les habitats de la faune et mesures associées » p 211 de l'étude d'impact sont erronées (total indiqué à 16,45 ha) et incohérentes avec les tableaux figurant ailleurs dans le dossier.

4) Protection de l'eau :

En vue de la phase de réalisation des travaux, les restrictions de l'usage de l'eau lors des périodes d'alerte et de crise sécheresse sont à considérer notamment pour le phasage des travaux de terrassement / couche de forme (arrosage...).

L'expertise des surfaces en zones humides est réalisée en mobilisant les critères prévus par l'arrêté ministériel de 2008 de délimitation des zones humides, avec des sondages pédologiques suffisants et à partir de la connaissance des habitats selon la flore.

Les secteurs humides sont clairement cartographiés. Cependant, l'étude affirme qu'ils ne seront pas impactés par les travaux d'élargissement de la RN19. Il faudrait développer cette affirmation en donnant des preuves suffisantes.

Concernant les eaux de ruissellement sur les surfaces en enrobé, il est proposé la mise en œuvre de bassins de stockage des pluies afin de maîtriser la qualité et la quantité des rejets dans le milieu naturel. Cette méthode alternative au rejet direct s'avère une technique de traitement efficace des eaux pluviales, sous réserve que les ouvrages soient régulièrement entretenus. Ce n'est, *a priori*, pas le cas sur la RN19 pour le tronçon allant de Belfort à Delle.

5) Enjeux agricoles :

5.a) Impact de la transformation de l'OA 6 en passage à faune :

- L'accès à l'OA 6 :

Le projet prévoit la transformation de l'OA 6 en passage à faune (cf. p 16 de l'étude d'impact) avec la fermeture de ce passage à la circulation et notamment la circulation des engins agricoles.

Dans le cadre de la séquence « éviter, réduire, compenser », et considérant que le passage supérieur (OA 6) est d'après l'étude d'impact déjà utilisé par la faune (page 218 de l'étude d'impact), l'analyse de l'option d'un passage mixte (exploitant agricole et faune) sur l'OA 6 paraît intéressante à analyser.

Il s'agirait d'examiner de ce fait la possibilité d'aménager l'OA 6 pour améliorer le passage de la faune, tout en permettant toujours le passage des tracteurs de l'exploitant concerné, en fermant l'accès sauf pour lui.

- Rétablissement des circulations :

Le dossier prévoit (cf. p 21 de l'étude d'impact) un rétablissement des circulations en passant par des chemins latéraux à la RN 19. Il semble que ces chemins latéraux soient appelés chemins d'exploitation dans le dossier (il est en effet mentionné « *Les itinéraires alternatifs proposés s'effectueront par les chemins d'exploitation.* »).

Il est également mentionné (cf. page 26 de l'étude d'impact - point 2.2.1.0 exploitation ultérieure des ouvrages) que les chemins d'exploitations seront exploités par la DIR Est.

Cela conduit à se demander si cet entretien par la DIR Est concerne bien les itinéraires alternatifs nécessaires suite à la fermeture à la circulation de l'OA 6, et qui aujourd'hui assure leur entretien.

De façon générale, les notions de « *chemin latéral* », d' « *itinéraire alternatif* » et de « *chemin d'exploitation* » mériteraient d'être clarifiées dans le dossier, et l'exploitant envisagé clairement identifié.

Il est à noter que la profession agricole a fait remonter des problèmes d'entretien des chemins, et notamment de ceux longeant la RN 19.

Le projet doit donc viser une amélioration de la qualité des cheminements utilisés par les agriculteurs (y compris les itinéraires alternatifs que les exploitants seraient obligés d'emprunter s'ils n'étaient pas in fine autorisés à emprunter le passage à faune), avec un entretien régulier de ceux-ci afin de permettre le passage des engins agricoles.

5b) Impact du projet sur les surfaces agricoles :

L'article D.112.1-18 du code rural et de la pêche maritime précise que seuls les projets remplissant cumulativement les conditions de nature, de consistance et de localisation détaillées ci-dessous sont soumis à l'obligation d'étude préalable visée à l'article L112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

S'agissant de la condition de nature, sont concernés les projets soumis à une étude d'impact environnementale de façon systématique dans les conditions prévues à l'article R 122-2 du code de l'environnement. Leur liste figure à la deuxième colonne du tableau de l'annexe de l'article R 122-2 susmentionné. Ce tableau mentionne dans la catégorie infrastructures de transport:

- la construction d'autoroutes et de voies rapides ;
- la construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres ;
- la construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.

Ainsi, le projet d'élargissement de la RN 19 entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans d'une longueur de 4.6 km n'est pas soumis à étude d'impact environnementale systématique. Une étude préalable agricole n'est donc pas nécessaire.

La zone d'étude du projet impacte des zones de cultures et de prairies et plusieurs exploitations agricoles. Ainsi, plusieurs exploitations agricoles sont concernées par le projet et verront leurs terres agricoles diminuer alors que les terres agricoles qui seront consommées sont de très bonne qualité (cf page 35).

Il est mentionné dans le dossier d'étude d'impact la surface de terres agricoles impactées par le projet (page 240) : soit 2.39 ha dont 1.08 ha (point 1 de la carte page 241) avec un impact permanent et le reste avec un impact uniquement en phase travaux.

L'impact d'un projet sur les terres agricoles ne se mesure pas uniquement via l'impact sur les parcelles déclarées à la PAC, mais bien sur toutes les parcelles agricoles exploitées qu'elles soient ou non déclarées à la PAC. Le dossier ne mentionne pas si des parcelles non déclarées à la PAC sont exploitées et impactées par le projet.

De plus, le bilan des surfaces agricoles réalisé est d'autant plus incomplet qu'il ne mentionne pas des parcelles exploitées et déclarées à la PAC situées dans l'emprise des travaux (cf. zone entourée verte sur la carte figurant en annexe 1), cette zone agricole est constituée de prairies (71 ares) et d'une partie d'une parcelle de maïs. Il conviendrait que le dossier précise si les travaux et ou le projet final vont impacter ces surfaces agricoles.

De plus, l'étude mentionne page 240 que 0.37 ha sont impactés en phase travaux (point 2) et que ces terrains seront utilisés en compensation environnementale. Cette compensation va engendrer une suppression des surfaces cultivées et doit donc apparaître en impact permanent sur les surfaces agricoles.

Sur les surfaces objet du point 4, l'emprise n'est pas comptabilisée, car une autre parcelle sera restituée à la place. Il sera pertinent de justifier de l'état agricole de la parcelle qui sera restituée. Si cette parcelle est agricole, il y aura bien au global pour l'agriculture du département, une perte de surface agricole même si au niveau très local, l'exploitant concerné aura sa surface agricole utile maintenue.

En page 215 de l'étude d'impact est présentée la parcelle restituée à l'agriculture. Or, cette parcelle, actuellement exploitée et déclarée à la PAC, est agricole. Il ne peut donc y avoir de contrepartie à sa restitution dans la mesure où la parcelle est déjà agricole. Il y a donc bien un impact permanent sur l'agriculture au droit du point 4.

En conclusion, il est nécessaire de refaire un point précis des surfaces déclarées ou non à la PAC qui sont impactées par le projet.

6) Autres :

- Pistes cyclables :

Le dossier mentionne la réalisation d'une piste cyclable de 3 m de largeur depuis la RD 683 jusqu'à la RD 18 sud dans les aménagements connexes du projet (cf. étude d'impact en page 26), et que son exploitation pourrait relever de la DIR Est ou bien des collectivités.

Le dossier d'étude d'impact contient certaines imprécisions sur les objectifs et la consistance du projet de piste cyclable :

- le dossier mentionne ainsi en page 26 que le projet « a pour but de proposer l'établissement d'un premier tronçon permettant à terme un itinéraire cyclable entre Héricourt et Argiésans » alors qu'il mentionne en p 234 que le projet de mise à 2X2 de la RN 19 « intègre également la création d'une voie cyclable permettant, à terme, de relier Héricourt à Banvillars » ;

- par ailleurs, en p 237 de l'étude d'impact, le dossier fait état « de nouvelles pistes créées au nord de la RN19 » alors que la piste depuis la RD 683 jusqu'à la RD 18 Sud est d'après le dossier créée au sud de la RN 19.

Il serait utile de préciser dans quel contexte s'inscrit la liaison cyclable RD 683 - RD 18 Sud, notamment s'il s'agit d'une création réglementaire (cf. article L 228-3 du code de l'environnement), d'un aménagement qui permet de rétablir des circulations existantes, ou bien de la création d'un nouvel aménagement.

Les fonctionnalités du projet (liaisons assurées grâce au projet, et liaisons qui pourraient être assurées sous réserve d'aménagements complémentaires) devraient aussi être mieux expliquées.

Également, une cartographie de l'aménagement cyclable projeté dans son environnement (réseau cyclable le plus proche) pourrait être utilement jointe au dossier, pour mieux éclairer le propos.

- Étude de trafics :

Une campagne de comptages routiers a été réalisée par entre lundi 13 et dimanche 19 janvier 2021.

Les schémas de trafics observés et projetés sont clairs, mais on a du mal à voir à quelles sections routières se rapportent les différentes branches du schéma (et les trafics associés). Une cartographie des 8 points de comptage pourrait utilement être fournie pour faciliter la compréhension.

Par ailleurs, le porteur de projet pourrait utilement prendre l'attache de GBCA qui réalise actuellement son PCAET pour s'assurer que GBCA dispose des prévisions de trafic les plus récentes.

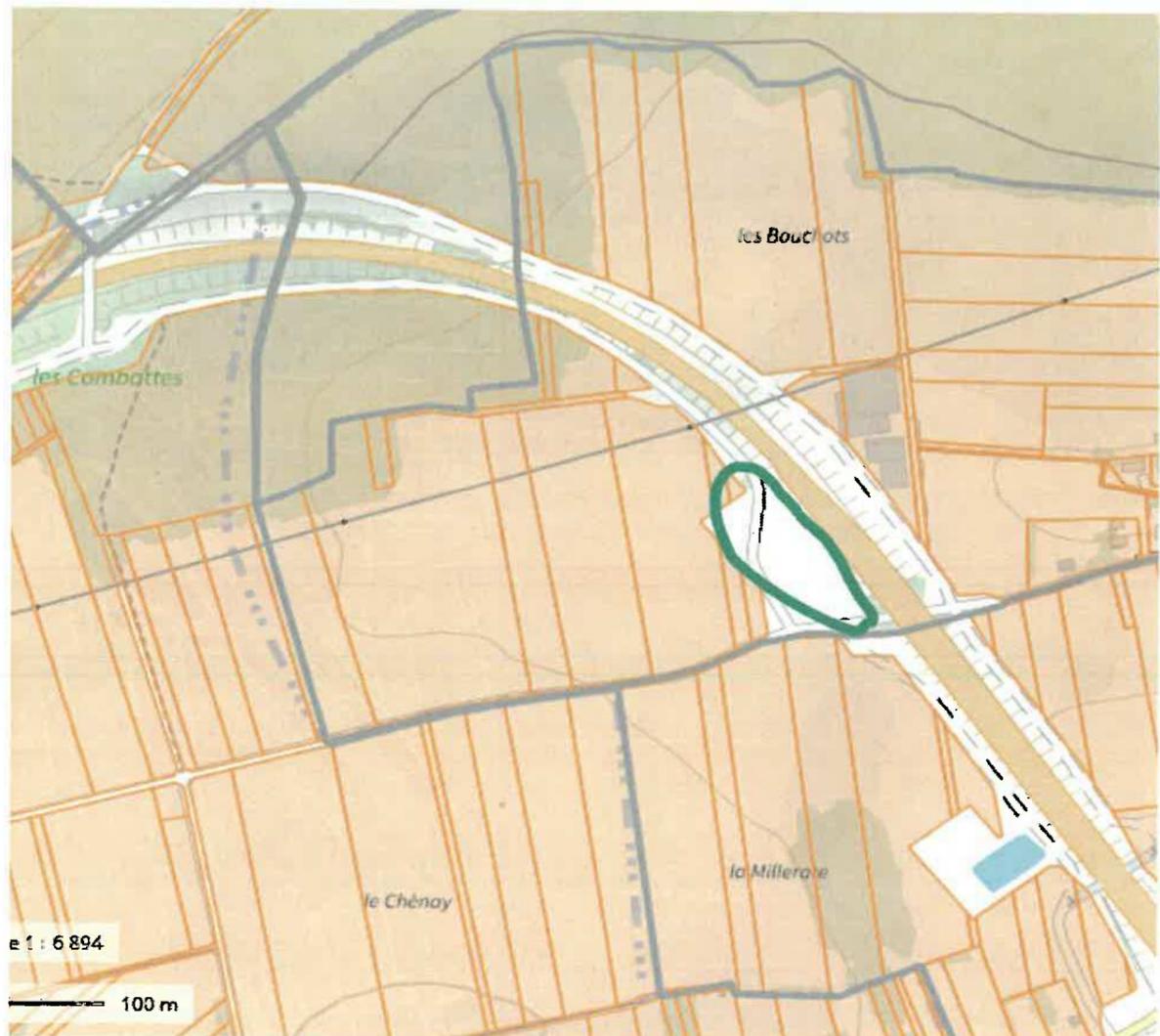
- Circulation :

Le projet concerne un axe routier classé Route à Grande Circulation et un axe de délestage de l'A 36. Il conviendra d'être particulièrement attentifs lors de la phase travaux quant à la disponibilité de l'axe.

Le directeur départemental des territoires

Benoît FABBRI

Annexe 1 : Autres parcelles exploitées et déclarées à la PAC situées dans l'emprise des travaux





**PRÉFET
DE LA HAUTE-
SAÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale
des Territoires de la
Haute-Saône**

Service Territorial et mobilités

Affaire suivie par
Sylvain OBI
06 85 07 93 15
sylvain.obi@haute-saone.gouv.fr

Vesoul, le 28 octobre 2022

Le directeur départemental des Territoires de la Haute-Saône
à

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
Et du logement de Bourgogne-Franche-Comté
Pôle Viotte – 5 voie Gisèle Halimi
25005 BESANCON

Objet : Recueil de l'avis des services de l'État dans le cadre de la concertation inter-services sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans – Avis de la DDT 70
PJ :

Contexte :

Le projet porte sur la mise en 2 x 2 voies de la route nationale n° 19 (RN19) entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans soit sur 4,60 km dont la grande majorité sur le Territoire de Belfort (85,80 % du linéaire). Ce tronçon fait partie de l'opération d'aménagement de l'axe RN 19 entre Vesoul et la frontière suisse, porté par l'Etat. Le projet consiste à une mise en 2 x 2 voies de la route nationale existante, par un doublement côté nord, sous la maîtrise d'ouvrage de l'État représenté par la DREAL Bourgogne Franche-Comté.

L'aménagement de cette section de la RN 19 revêt une importance particulière pour l'aménagement du territoire haut-saônois, et particulièrement pour ses habitants qui se rendent régulièrement voir quotidiennement sur la zone urbaine de Belfort-Montbéliard. En effet, la RN 19 est d'ores et déjà à 2*2 voies depuis Amblans (à l'ouest de Lure) jusqu'à l'Est d'Héricourt. Au delà de Lure, pour les usagers en provenance du nord du départ, l'axe de transit par la RN 57 puis la RD 64 est lui aussi à 2*2 voies depuis le nord de Luxeuil les Bains (secteur de Fougerolles) jusqu'à l'intersection avec la RN 19 à proximité de Lure. Ainsi, sans attendre la poursuite de l'aménagement à 2*2 voies d'une part de la RN 19 vers l'ouest en direction de Vesoul et d'autre part de la RN 57 vers le nord en direction du département des Vosges, la mise à 2*2 voies de la section Héricourt-Banvillars de la RN 19 constitue le chaînon manquant pour que les usagers de cet axe puissent tirer pleinement bénéfice des investissements entrepris, que ce soit en matière de fluidité des trafics ou de sécurité des usages.

Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône
24, boulevard des Alliés – CS 50389
70 014 Vesoul Cedex
Tél : 03 63 37 92 00 – mèl : ddt@haute-saone.gouv.fr Site internet : <http://www.haute-saone.gouv.fr>

De ce fait, la phase travaux sera particulièrement impactante pour les usagers haut-saônois de cette section. Elle devra faire l'objet d'une attention particulière pour assurer la bonne sécurité de chacun mais aussi limiter autant que faire se peut les reports de trafics sur des itinéraires peu appropriés.

Mise à part ces considérations d'ordre général, le présent avis ne concerne que la partie Haute-Saône du projet d'aménagement, pour les thématiques qui relèvent des champs d'intervention de la DDT. La DDT 90 apporte quant à elle sa contribution pour la section comprise sur le Territoire de Belfort. Comme la section haut-saônoise ne porte que sur quelques centaines de mètres, l'analyse développée peut s'avérer peu pertinente à l'échelle de l'aménagement. De ce fait, **le travail de synthèse qui sera mené par le maître d'ouvrage devra s'attacher à globaliser les points de vue développés par chacune des DDT sur les différentes thématiques.** Il pourra nécessiter des échanges entre les services de nos 3 entités afin de tirer le plein bénéfice des contributions des deux DDT.

Pour les différentes procédures relevant de l'instruction des DDT qui devront être engagées dans le cadre ce projet, il conviendra d'identifier conjointement la DDT pilote et les modalités de coordination entre nos services.

I. Instructions et avis qui relèvent de la compétence des DDT

A) Conclusion de l'évaluation d'incidence Natura 2000

Le linéaire de l'aménagement, sur le territoire de la Haute-Saône, est de 660 m environ. L'étude est établie suivant une zone de 250 m de part et d'autre du projet dite zone d'étude éloignée pour l'étude de la faune, puis d'une zone d'étude élargie comprenant une bande de 100 m de part et d'autre de la voie pour l'étude de la flore, des habitats et des zones humides. Enfin, une zone d'étude rapprochée de 30 m toujours de part et d'autre du projet pour un diagnostic de l'ensemble des enjeux (page 66 de l'EI). Une zone complémentaire élargie et située à l'Ouest du tracé, est intégrée à l'étude pour évaluer l'impact des rejets hydrauliques sur le ruisseau de Brevilliers (cf. page 8 de l'étude d'impact EI).

Un recensement complet des sites, dans un rayon de 10 km autour du projet (page 8 du volume « EI Natura 2000 »), a été réalisé. Le projet sera positionné en dehors d'un périmètre de connaissance ou de protection de la biodiversité. La zone Natura la plus proche est située à plus de 6,30 km du projet et concerne les « étangs et vallées du Territoire de Belfort ». S'agissant d'un aménagement de la RN 19, les incidences du projet sur l'avifaune ne seront pas ou très peu modifiées. Sur l'aspect habitat, compte tenu de la distance et des infrastructures existantes (ligne LGV et autoroute notamment) entre le projet et Natura 2000, l'incidence sera nulle à négligeable. De plus, le tronçon de la RN 19 est positionné dans le bassin versant de la Savoureuse, alors que les « étangs et vallées du Territoire de Belfort » sont situés dans un bassin versant différent, celui de la Bourbeuse.

La ZNIEFF la plus proche est de type 1 « basse vallée de la Savoureuse » et positionnée à 4,50 km de l'aménagement haut-saônois.

Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône
24, boulevard des Alliés – CS 50389
70 014 Vesoul Cedex
Tél : 03 63 37 92 00 – mèl : ddt@haute-saone.gouv.fr Site internet : <http://www.haute-saone.gouv.fr>

Pour l'aire d'étude, sur les 12 habitats recensés, 3 sont d'intérêt communautaire et référencés dans le formulaire standard des données : la végétation thermophile, la chênaie-charmaie du Carpino et la prairie de fauche mésophile de l'Arrhenatherion. Cependant, la surface à déboiser reste très modeste (0,10 ha environ sur les 0,25 ha détruits du tracé) et concerne une lisière de bois. Les espaces arbustifs sont les plus impactés (voir carte page 204 de l'EI) ; les travaux concerneront environ 0,70 ha sur les 3,05 ha du tracé.

Le dossier de l'évaluation des incidences Natura 2000 énumère les sites les plus proches du projet, précise et explique des liens fonctionnels absents ou non significatifs entre l'infrastructure et les sites protégés (page 68 de l'EI et page 20 de l'évaluation des incidences Natura 2000 (EIN2000)).

Ainsi, l'absence d'impacts significatifs sur les espèces protégées ayant justifié la désignation du site Natura 2000 et l'absence significative d'habitats considérés d'intérêt communautaire au sein de l'aire d'étude conduisent à conclure, en page 22 de l'EIN2000 à l'absence d'incidences.

Cependant, compte tenu de la destruction potentielle de gîtes ou d'espèces, le porteur de projet a réalisé une demande de dérogation pour l'avifaune, les amphibiens et reptiles ainsi que pour les mammifères dont les chiroptères (voir pages 12 à 14 du volume 3, pièce C du dossier). Deux mesures compensatoires principales sont proposées en page 199 du volume 3, pièce C du dossier.

Les sites Natura 2000 les plus proches étant situés dans le Territoire de Belfort, **l'appréciation des conclusions de l'EIN 2000 relève de la compétence de la DDT 90**, de même que la nécessité de solliciter l'avis du comité de suivi d'arrêté de protection de biotope ou du comité consultatif d'une réserve naturelle.

Quoi qu'il en soit, vous trouverez à toutes fins utiles en annexe, l'analyse détaillée qui a été conduite par mes services sur le volet faune/flore du dossier transmis, y compris en termes de pertinence des mesures ERC.

B) Autorisation de défrichement

Le projet est porté par l'État via la DREAL. **Si les terrains, support de la zone d'étude, sont propriétés de l'État, il y a, le cas échéant, dispense d'une autorisation de défrichement.** Dans le cas contraire, une demande d'autorisation sera à solliciter. Si le dossier conduit à des défrichements, ce point devra donc être explicité dans le dossier.

C) Autorisation – déclaration IOTA

Le présent projet fera l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau

II. Contribution à la consolidation du dossier – avis simple des services de la DDT 70

A) Risques naturels

| Aléa | Document de référence | Situation de la parcelle/du projet | Réglementation applicable |
|----------------------|---|---|--|
| Inondation | Zones DDT | Hors zone inondable | |
| Ruissellement | Cartographie DDT | néant | R. 111-2 du Code de l'urbanisme |
| Mouvement de terrain | Atlas départemental des mouvements de terrain, CEREMA, janvier 2018 | - en zone de glissement aléa faible au sud de la carrière existante en limite de la frontière avec le territoire de Belfort | R. 111-2 du Code de l'urbanisme |
| Aléa | Document de référence | Situation de la parcelle/du projet | Réglementation applicable |
| Argiles | Cartographie de la susceptibilité au retrait gonflement élaborée par le BRGM, août 2019 | L'emprise du tracé est en zone de susceptibilité moyenne, | Code de la construction et de l'habitation |
| Sismicité | Cartographie nationale | Niveau 3 (sismicité modérée) | Règlement national à appliquer |

Le recensement des risques, au paragraphe 3.5.1 de l'EI, est incomplet pour la commune de Brevilliers, il manque un arrêté de glissement de terrain.

Au paragraphe 3.5.3 de l'EI, la référence à l'atlas départemental des mouvements de terrains de la Haute-Saône d'octobre 2017 est erronée. Cet atlas date de janvier 2018. Toujours dans ce même paragraphe, il est à préciser que l'extrémité de la zone de chute potentielle de blocs jouxte directement la rive nord de la RN 19 actuelle. En ce qui concerne l'aléa « retrait-gonflement des argiles », en application des deux arrêtés modificatifs datés du 24 septembre 2020, la réglementation est applicable à compter du 1^{er} octobre 2020. Par ailleurs, la cartographie définissant les zones exposées à ce phénomène a été approuvée le 22 juillet 2020.

Le paragraphe 3.5.5 de l'EI fait référence à l'ancien PGRI. Il sera nécessaire d'actualiser le texte même si la partie du projet situé en Haute-Saône n'est pas concernée par un risque d'inondation. Au paragraphe 3.5.7 de l'EI, il serait nécessaire de rappeler le niveau de risque avant de le traduire en enjeux.

Concernant les risques liés aux mouvements de terrain cités au paragraphe 5.2.6.2 de l'EI, il faut ajouter la chute potentielle de blocs.

Enfin, en page 44 de l'annexe de l'EI, il est fait mention d'un éboulement ayant détourné partiellement un ruisseau sans pour autant préciser l'origine de ce phénomène, ni des conséquences sur le projet.

B) Compatibilité avec le document d'urbanisme

La commune de Breuilleux est soumise au Règlement National d'Urbanisme (RNU), depuis la caducité de son Plan d'Occupation des Sols (POS) en janvier 2021. Cette situation permet l'aménagement d'infrastructures de transport.

Il est à noter que les projets routiers ne sont pas soumis à autorisation d'urbanisme au titre du Code de l'urbanisme (hors compétence ABF, qui ne concerne pas Breuilleux).

Par contre, dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) valant SCoT de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt, le projet devra être pris en compte avec attention et tous les acteurs devront s'attacher à maîtriser les effets induits par l'amélioration de la desserte routière de ce secteur en termes de consommation d'espaces voire d'artificialisation des sols.

Ce point devrait être abordé clairement dans l'étude d'impact et il serait nécessaire d'identifier les impacts potentiels du projet en la matière et les leviers pour les maîtriser voire les réduire.

Plus globalement, en termes d'appréciation des impacts du projet sur les territoires, l'étude indique l'absence, sur la partie haute-saônoise, d'effet cumulé du fait de l'absence de projet à proximité suivant le recensement réalisé sur les sites de la DREAL, du CGEDD et du CGDD. Seul l'impact cumulé avec un projet situé à l'est sur le territoire de Belfort et lié à l'aménagement de la ZACcom pôle sud a été étudié et conduit à un impact cumulé jugé faible. **Cependant l'extension de la zone d'activité des Guinottes n'a pas été pris en compte dans l'évaluation des effets cumulés côté Haute-Saône.**

C) Avis police de l'eau

Le projet est situé dans le périmètre du SAGE Allan et hors captages traditionnels ou prioritaires. La masse d'eau souterraine « Calcaires jurassiques du Pays de Montbéliard et du Nord Lomont » FRDG178 est concernée par le projet mais ne présente pas d'enjeux pour l'alimentation en eau potable. La source de la Charmille pourra être impactée par le projet lors de la phase chantier avec une augmentation possible de la turbidité lors des terrassements. Un dispositif d'assainissement provisoire est prévu de manière à limiter la propagation des MES dans le milieu naturel. Concernant la pollution accidentelle de chantier, des mesures pertinentes sont proposées pour les éviter (voir page 23 et page 24 de l'annexe C de l'EI).

En phase exploitation, la gestion des eaux de ruissellement de la plateforme sera assurée par une cunette béton avec pour exutoire un nouveau bassin étanche. La sortie de ce bassin amènera les eaux dépolluées, vers le ruisseau de Breuilleux par une canalisation créée car les caractéristiques du sous-sol ne permettent pas une infiltration.

Le projet pourra impacter le cours d'eau du Breuilleux sur le territoire de la Haute-Saône en tant qu'exutoire du bassin routier n° 1. **Le porteur de projet devra prendre toutes les dispositions pour éviter un désordre hydraulique sur le ruisseau sus-visé.**

Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône
24, boulevard des Alliés – CS 50389
70 014 Vesoul Cedex

Tél : 03 63 37 92 00 – mèl : ddt@haute-saone.gouv.fr Site internet : <http://www.haute-saone.gouv.fr>

D) Avis mobilité

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN19 prévoit, sur la commune de Breuilleux la démolition et reconstruction d'un ouvrage d'art pour le passage inférieur de la RD 683. La gestion de la phase chantier devra faire l'objet d'une attention particulière dans ce secteur.

Concernant les voies douces, dans le sens nord-sud, le franchissement de la RN19 est prévu par l'échangeur des Guinottes. Cependant, il serait judicieux de s'assurer aussi que la largeur de l'ouvrage d'art de la RD 683 permette, dans son passage inférieur, la création de pistes cyclables. Dans le sens est-ouest, en direction de Belfort, il est prévu, dans le schéma intercommunal des voies douces de la CCPh, qu'une voie cyclable se connectera à la coulée verte.

Il est donc essentiel que **le dossier fasse apparaître la cohérence et la continuité des aménagements en faveur des mobilités douces avec les projets portés par les collectivités locales des territoires concernés**, en veillant à adapter l'échelle de réflexion à la nature des déplacements considérés.

Par ailleurs, pour chacune des infrastructures prévues dans le dossier autres que la RN 19 à 2*2 voies proprement dite (rétablissement de RD ou de VC, voies douces, chemins de desserte agricoles), il paraît nécessaire que leurs futures domanialité et modalités d'entretien et d'exploitation soient clairement définies dans le dossier. Pour les espaces résiduels, des principes pourraient a minima être énoncés pour envisager leur bonne gestion ultérieure en rapport avec les enjeux des activités environnantes.

F) Compatibilité avec les documents cadres

La compatibilité du projet avec tous les documents cadres a bien été étudiée, notamment avec le SRADDET, le SCoT du Territoire de Belfort, le PRGI du bassin Rhône-Méditerranée, le SDAGE et le SAGE Allan, sans relever de contrainte ou d'incompatibilité.

G) Compatibilité avec les enjeux agricoles

L'article D.112.1-18 du code rural et de la pêche maritime précise que seuls les projets remplissant cumulativement les conditions de nature, de consistance et de localisation détaillées ci-dessous sont soumis à l'obligation d'étude préalable visée à l'article L112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

S'agissant de la condition de nature, sont concernés les projets soumis à une étude d'impact environnementale de façon systématique dans les conditions prévues à l'article R 122-2 du code de l'environnement. Leur liste figure à la deuxième colonne du tableau de l'annexe de l'article R 122-2 susmentionné. Ce tableau mentionne dans la catégorie infrastructures de transport:

- la construction d'autoroutes et de voies rapides ;
- la construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres ;
- la construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.

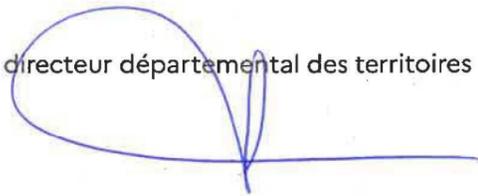
Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône
24, boulevard des Alliés – CS 50389
70 014 Vesoul Cedex

Tél : 03 63 37 92 00 – mèl : ddt@haute-saone.gouv.fr Site internet : <http://www.haute-saone.gouv.fr>

Ainsi, le projet d'élargissement de la RN 19 entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans d'une longueur de 4.6 km n'est pas soumis à étude d'impact environnementale systématique. Une étude préalable agricole n'est donc pas nécessaire.

Quoi qu'il en soit une analyse détaillée de l'impact du projet sur les surfaces agricoles, qu'elles soient déclarées à la PAC ou non, doit être conduite. Le cas échéant, des mesures de réduction ou de compensation doivent être envisagées.

Le directeur départemental des territoires



Didier CHAPUIS

Annexe : analyse détaillée des impacts du projet sur la faune et la flore

Au vu des sondages pédologiques dans les secteurs potentiellement humides, des habitats relevés lors des inventaires et de la bibliographie, il est relaté l'absence de zone humide, ce qui correspond aux données du site SIGOGNE.

La relation avec les trames verte et bleue est étudiée. L'aménagement prévu n'est pas concerné par un corridor du SRCE sur la partie Haute-Saône. L'extrémité sud du projet est contigüe à la sous-trame des milieux en mosaïques paysagères.

Pour la faune, la flore et l'habitat, un recensement bibliographique a été réalisé avant un inventaire sur site (cf. pages 69 à 90 de l'EI). Les données du Conservatoire des Espaces naturels, de la CPEPESC-FC ainsi que de la LPO, ont été reprises. L'inventaire de terrain a été entrepris sur plus de 16 journées, à la recherche également d'espèces patrimoniales inscrites à l'annexe I de la directive habitat. Un bilan des collisions avec la faune sur ce tronçon a été réalisé suivant les données de l'exploitant et permet de compléter les données sur la faune présente.

L'emprise des 100 m est occupée par les habitats suivants :

- pour un tiers environ par une surface anthropisée du fait de l'urbanisation et de la présence d'une carrière ;
- pour le reste, soit des prairies, soit de la végétation thermophile, soit par des bernes sèche parsemées de buissons. Quelques espaces boisés par des feuillus, majoritairement en hêtraie-charmaie, complètent le paysage. 3 habitats recensés sont d'intérêt communautaire : la végétation thermophile, la chênaie-charmaie du Carpino et la prairie de fauche mésophile de l'Arrhenatherion. Aucun de ces habitats n'est classé prioritaire.

Une carte matérialise en page 82 de l'EI, les habitats présents.

Concernant la flore, aucune espèce protégée n'a été recensée sur la partie haute-saônoise. La Polygate à feuille de serpolet, plante rare, a été observée en limite extérieure de la zone d'étude côté carrière (carte en page 88 de l'EI). Cependant on peut relever le développement d'une flore invasive et des méthodes pour contrôler ou éradiquer ces plantes (voir en page 378 de l'EI).

Pour l'**avifaune**, le recensement sur le terrain est suffisant avec 6 visites (voir page 383 de l'EI) à des périodes propices, de janvier à octobre et à des heures favorables (4 à 5 heures après le levé du soleil) et 10 points d'écoute. La description de la méthodologie et les horaires sont précisés en page 383 de l'EI mais sans en préciser les conditions climatiques. Trois espèces protégées inscrites sur la liste rouge régionale en position vulnérable ou en danger ont été repérées dans la partie boisée au sud de la carrière et dans l'aire d'étude élargie concernant le territoire de la Haute-Saône : le Grand-duc d'Europe, l'Hypolaïs icterine et la Pie-grièche écorcheur (voir carte page 104 de l'EI). Cette dernière espèce est d'intérêt communautaire et fait partie des oiseaux nicheurs présents sur la zone Natura 2000 « étangs et vallées du Territoire de Belfort ».

Pour les **chiroptères**, 2 nuits d'écoute ont été réalisées en juin et août 2020 à des périodes où la population est maximale. Ces observations ont été faites en 8 points différents. Les enregistreurs ont

été installés sur l'ensemble du tracé à des points stratégiques comme les lisières de bois ou de points d'eau. Cependant, il n'est pas précisé la hauteur pour le positionnement des enregistreurs (voir carte page 382 de l'EI). Une prospection des gîtes potentiels a été entreprise en janvier 2020 et une seconde visite en été de la même année. Les 2 visites concluent à l'absence de gîte potentiel. Sur les 15 des taxons présents, le plus observé est la pipistrelle commune (85 % des contacts) fréquentant les forêts et lisières. Le Grand murin, la sérotine commune, la pipistrelle de Kuhl et le Murin de Daubenton ont été également repérés. De ces dernières espèces, seul le Grand murin présente un enjeu fort ; il fait partie des espèces communautaires recensés dans Natura 2000 « étangs et vallées du Territoire de Belfort ». Il a été repéré dans la bande boisée au nord de la RN 19 et à proximité de la carrière mais les contacts sont jugés faibles.

Pour **les amphibiens**, seule la grenouille verte a été détectée au sein du point d'eau situé dans la carrière et seul point d'eau dans l'aire éloignée. Cette espèce est la plus commune des grenouilles, par conséquent l'enjeu est jugé faible.

Sur **les reptiles**, le lézard des murailles et l'orvet sont les reptiles recensés dans l'aire d'étude éloignée, au nord de l'infrastructure routière et à proximité de la carrière. Ces deux taxons font partie des espèces patrimoniales et jugés à enjeu moyen.

Concernant **les mammifères**, seule la présence du muscardin, qui est protégé, est relevée sur la partie haute-saônoise. L'enjeu est jugé assez fort pour l'espèce.

Au sujet **des insectes**, 3 espèces protégées, mais non vulnérables, ont été recensées dans l'aire d'étude : le Criquet des roseaux, le Grillon bordelais et l'Oedipode aigue-marine (cf. page 112 de l'EI).

Une carte synthèse des valeurs écologiques est présente en page 119 de l'EI. La zone la plus sensible est située au nord de la RN 19 du fait de la présence du Grand-duc d'Europe, de la Pie-grièche écorcheur, du Grand Murin notamment. **Cependant, des incohérences existent entre la carte de synthèse et les cartes liées à l'avifaune et aux chiroptères. Dans la carte de synthèse, l'Hypolaïs icterine, à enjeu fort, n'apparaît pas. De plus, sur cette carte synthèse, le Murin à oreilles échancrées est référencé, alors que l'on ne le retrouve pas sur la carte de l'inventaire des chiroptères. Le Grand Murin et la Sérotine commune ne sont pas référencés dans la carte synthèse mais apparaissent dans la carte inventaires des chiroptères.**

Concernant la **pertinence et adaptation des mesures Éviter, Réduire, Compenser (ERC)**, les points suivants peuvent être soulignés.

Les mesures d'évitement et de réduction proposées en page 201 de l'EI, sont adaptées et pertinentes par le choix de l'aménagement sur site, en limitant l'emprise dès la phase conception. Concernant la suppression d'habitat du type végétation arbustive, il est prévu la réhabilitation des abords en laissant les bermes en libre évolution (mesure MR4b). Par ailleurs, des haies écran et des haies habitat sont également prévues le long de la RN 19 (mesure MR4c) notamment au niveau du bassin n° 1bis face à la carrière. Un détail de réhabilitation est proposé en page 176 de la demande de dérogation. Ces haies auront une vocation d'aménagement paysager, ainsi que d'habitat et d'écran pour certaines espèces. Cet aménagement sera complété par la mise en place d'hibernacula (MR11) pour les reptiles dont le lézard des murailles et l'orvet (mesure MR5) et précisé sur la carte en page 224 de l'EI. Pour une question de pérennité et d'efficacité, il serait nécessaire de réaliser des derniers

aménagements à partir de pierres issues de la carrière ou de ses abords. Pour limiter le risque d'écrasement de la petite faune dont le Muscardin et d'amphibiens, il est prévu la pose d'une clôture le long de la voie avec, en partie basse, un grillage à maille fine (mesure MR8). A noter la transformation de l'ancienne route située entre l'aménagement de la RN 19 et la voie ferrée côté zone d'activité de la Prusse, en prairie.

En phase chantier, il est prévu un défrichement de septembre à fin octobre, pour éviter de perturber la reproduction des espèces (Mesure MR21).

Un tableau récapitule, en pages 221 à 223, en phase exploitation, les risques possibles sur les différents groupes, les mesures proposées et les impacts correspondants. Le tableau en page 229 de l'EI précise, pour les habitats, les impacts résiduels **mais ne les évoque pas pour les autres groupes. La synthèse des impacts résiduels pour l'ensemble des espèces est précisée en pages 185 à 193 de la demande de dérogation.**

Un protocole est défini en page 259 de l'EI, pour éviter la destruction de chiroptères avant la phase défrichement (mesure MR23). Cette mesure est complétée par la mise en place d'un dispositif de guidage des chiroptères, en phase travaux, pour les orienter vers un lieu de passage plus sûr (mesure MR24). **Cependant, on peut regretter l'absence d'une identification de couloirs potentiels de chasse ou de transit des chiroptères et des éventuelles interactions avec l'infrastructure. Une reconnaissance par caméra thermique aurait permis d'identifier d'éventuels couloirs de vols de chiroptères dont le Grand Murin et de proposer, le cas échéant, des mesures propres à éviter ou limiter le risque de mortalité par collision, compte tenu de la future largeur de l'infrastructure et de la vitesse des véhicules sur cet axe.**

Après mise en œuvre des mesures éviter et réduire prévues, il résulte de cette démarche la nécessité de compenser la perte potentielle d'habitats ayant des conséquences sur des espèces. Ainsi, une demande de dérogation, pour la destruction potentielle de 2 groupes, milieux arbustifs pour 3,05 ha et milieux boisés pour 0,25 ha, est déposée conjointement à l'étude d'impact.

En mesure compensatoire des habitats détruits ou fragmentés, il est prévu la restauration de milieux semi-ouverts ou de haies libres et hautes (MC01), ainsi que la réhabilitation de boisement (MC02) **mais sans pour autant en préciser le lieu en l'absence de maîtrise foncière contrairement à la demande de la DREAL en date du 18 juin 2021.** Ces informations seront détaillées dans une version ultérieure du dossier (voir page 231 de l'EI). Un conventionnement de 30 ans est prévu pour la mesure MC02 (page 232 de l'EI) et d'une durée de 15 ans pour la mesure MC01 (page 231 de l'EI).

Une troisième mesure compensatoire est prévue suite à la perte potentielle de gîtes à chiroptères et à l'avifaune (MC03) en partant sur la base de 0,38 ha de boisement à compenser sur l'ensemble du tracé.

Les mises en œuvre envisagées de ces mesures sont pertinentes et très bien détaillées en pages 200 à 209 de l'EI, mais des compléments sont à apporter suivant les remarques citées en gras ci-dessus.

Sujet : avis des services de l'Etat RN19 Héricourt-Sévenans

De : GROLLEMUND Vanessa (Cheffe de service) - DREAL Bourgogne-Franche-Comté/SPR

<vanessa.grollemund@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 26/10/2022 à 10:37

Pour : rn19-hericourt-sevenans@developpement-durable.gouv.fr

Copie à : BULLE Cédric (Chargé d'appui technique) - DREAL Bourgogne-Franche-Comté/STM/DMOR <cedric.bulle@developpement-durable.gouv.fr>, LAMBERT Jean-Noel (Chef de projets routiers) - DREAL Bourgogne-Franche-Comté/STM/DMOR <Jean-Noel.Lambert@developpement-durable.gouv.fr>, DREAL Bourgogne-Franche-Comté/SPR (Service Prévention des Risques) <spr.dreal-bourgogne-franche-comte@developpement-durable.gouv.fr>

bonjour

Mon service a bien reçu le dossier sus visé en consultation.

SPR n'a pas de remarque à formuler au regard des thématiques dont le service est en charge, à savoir risques naturels et anthropiques.

je vous souhaite bonne réception de ces éléments

bien cordialement

Vanessa GROLLEMUND

--

Vanessa GROLLEMUND

Cheffe de service
Service Prévention des Risques

DREAL Bourgogne-Franche-Comté
5 voie Gisèle Halimi - BP 31269 - 25005 BESANÇON cedex
Tél : 03 39 59 64 42 / Mob : 07 62 59 96 73
www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale
de l'environnement
de l'aménagement et du logement**

Vesoul, le 30/09/22

610

Le Directeur Départemental du SDIS

à

Monsieur le Directeur régional
DREAL de Bourgogne - Franche-Comté
Pôle VIOTTE, 5 voie Gisèle Halimi
BP 31269
25005 BESANCON cédex,

SH / MG / N°: 2022 - L - 262 .

Groupement Gestion des Risques
Affaire suivie par : Capitaine GERARD Maxime
N° de poste : 03.84.96.76.26

Service Départemental d'Incendie
et de Secours de la Haute-Saône
4 rue Lucie et Raymond Aubrac
BP 40005 - 70001 VESOUL Cedex
☎ : 03.84.96.76.00 - 📠 : 03.84.96.76.18
✉ : sdis70@sdis70.fr - www.sdis70.fr

DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Direction

04 OCT. 2022

COURRIER ARRIVÉ

Objet : Recueil de l'avis des services dans le cadre de la concertation interservices sur le projet d'aménagement à 2 x 2 de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans

Monsieur le Directeur régional,

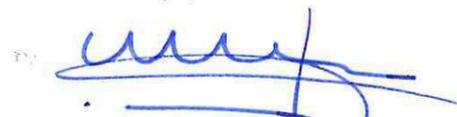
Pour faire suite à votre courrier, en date du 3 août 2022, relatif à la consultation des services de l'Etat dans le cadre du projet cité en objet, je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les préconisations suivantes :

- Cartographier les différents accès au site ainsi que les risques particuliers (dépôt de carburant, bouteilles de gaz type acétylène...) durant la durée des travaux ;
- Identifier et numéroter des Points de Rencontres des Secours et les incrémenter dans la cartographie ;
- Matérialiser ces points de rencontres sur le terrain par des panneaux visibles, de jour comme de nuit, et inaltérables.

En effet, ces éléments sont de nature à favoriser l'action des secours et à réduire les délais d'intervention.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur régional, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Départemental des
Services d'Incendie et de Secours,
Chef de Corps,



Colonel Stéphane HELLEU

Sujet : GGD 70: demande d'avis des services de l'État dans le cadre de la concertation inter-services sur le projet d'aménagement à 2x2 de la RN19 entre Héricourt et Sevenans.
De : MOREL Vincent CNE (EDSR 70) (par AdER) <vincent-r.morel@gendarmerie.interieur.gouv.fr>
Date : 26/08/2022 à 09:31
Pour : rn19-hericourt-sevenans@developpement-durable.gouv.fr
Copie à : GGD70 <ggd70@gendarmerie.interieur.gouv.fr>

Bonjour,

Suite à votre courrier ci joint en date du 03 août 2022 concernant de recueil de l'avis des services de l'État dans le cadre de la concertation inter-servies sur le projet d'aménagement à 2X2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sévenans, l'Escadron Départemental de Sécurité Routière de la Haute-Saône (EDSR70), en lien avec la compagnie de gendarmerie de LURE, émet un avis favorable. Ce projet ne peut être que bénéfique pour le trafic routier ainsi que pour la lutte contre l'insécurité routière.

Cordialement.

Vincent MOREL

Capitaine

Commandant l'Escadron Départemental de Sécurité Routière de la Haute-Saône

Quartier Juin - 1 rue du Maréchal Juin - 70 000 VESOUL

Tél : (+33) 3 84 96 72 10 - Mobile : (+33) 6 15 58 56 42

www.interieur.gouv.fr



MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR
ET DES OUTRE-MER

| Gendarmerie nationale

*Liberté
Égalité
Fraternité*

— Pièces jointes : —

AVIS DREAL.pdf

207 Ko

Sujet : projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sévenans

De : dr-franche-comte (par AdER, dépôt prvs=247f39ae1=dr-franche-comte@douane.finances.gouv.fr) <dr-franche-comte@douane.finances.gouv.fr>

Date : 12/09/2022 à 16:10

Pour : rn19-hericourt-sevenans@developpement-durable.gouv.fr

bonjour,

la direction régionale des douanes n'a pas de remarque particulière à formuler à propos du projet visé en objet.

Bien cordialement

Martine VIEILLE
Direction régionale des douanes
Secrétariat général régional

8, Rue de la Préfecture 25000 BESANCON
09702 76607
0784006751
douane.gouv.fr

Sujet : Recueil de l'avis des services de l'état dans le cadre de la concertation inter-services sur le projet de 2x2 entre Héricourt et Sevenans

De : DDSP90 Etat Major (par AdER) <ddsp90-em@interieur.gouv.fr>

Date : 19/08/2022 à 10:47

Pour : rn19-hericourt-sevenans@developpement-durable.gouv.fr, DDSP90 Etat Major <ddsp90-em@interieur.gouv.fr>

Bonjour,

la Direction Départementale de la Sécurité Publique vous remercie pour sa consultation, en revanche, dans la mesure où le projet ne concerne pas la zone compétence de la Police Nationale du Territoire de belfort, nous n'avons pas d'avis particulier à émettre.

Restant à votre disposition si besoin,
cordialement.

--

Didier VILLEMINEY

Major RULP

Etat Major Départemental

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE LA SECURITE PUBLIQUE DU
TERRITOIRE DE BELFORT

1 Rue du Manège - 90000 BELFORT

Tél : 03 84 58 50 16 - 06 32 78 59 33



Pour une administration exemplaire, préservons l'environnement.
N'imprimons que si nécessaire.

Agence territoriale
ONF Nord Franche-Comté
Service Forêt

DREAL BFC
Pole VIOTTE
5 voie Gisele Halimi
BP 31269
25005 BESANCON Cedex

Belfort, le 8 novembre 2022

Affaire suivie par : Lydie LALLEMENT

Téléphone : 06-24-78-58-48

Courriel : lydie.lallement@onf.fr

2, Pl de la Révolution
Française
B.P 279
90005 Belfort Cedex

N. Réf: ONF-NFC-SF-2022-29-LL
Objet : Recueil d'avis – projet 2*2 de la RN19 Héricourt-Sevenans

Par courrier du 03 août 2022, vous sollicitez l'avis de l'Office National des Forêts dans le cadre de la concertation inter-service sur le projet d'aménagement à 2*2 de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans.

Ce projet, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, doit faire l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique.

1. Situation du projet vis-à-vis des surfaces relevant du régime forestier

Le projet traverse quatre forêts communales relevant du régime forestier qui, à ce titre, sont gérées par l'Office National des Forêts - Agence Nord - Franche-Comté.

Désignation cadastrale des parcelles concernées par ce projet routier (en référence au périmètre de la DUP qui nous a été transmis le 06 septembre 22) :

| Territoire communal | Propriété | Parcelle cadastrale | Contenance totale (ha) | Emprise du projet sur la parcelle (ha) | Parcelle forestière |
|---|------------|---------------------|------------------------|--|---------------------|
| Argiesans | Argiesans | A565 | 27.59 | 0.8789 | 6, 8, 9 et 10 |
| | | ZC317 | 8.55 | 0.8708 | |
| | | ZC320 | 0.3735 | 0.0577 | 1 et 2 |
| | | ZC321 | 2.92 | 0.6631 | |
| Banvillars | Banvillars | A169 | 0.182 | 0.1744 | 19 |
| | | A170 | 1.249 | 0.3114 | |
| Botans | Botans | A280 | 2.597 | 2.1567 | 21 |
| | | A282 | 17.17 | 1.9242 | 18 et 19 |
| Dorans | Dorans | ZC134 | 0.23 | 0.2321 | 5 |
| | | ZC136 | 2.55 | 1.4113 | |
| Surface totale relevant du régime forestier | | | | 8,6806 | |

La surface concernée par la DUP est de **8,6806 ha relevant du régime forestier sur les forêts communales de Dorans, Botans, Banvillars et Argiesans**. Toutefois, le périmètre d'emprise des travaux puis de l'infrastructure, est plus étroit que le périmètre de la DUP.

A ce stade du projet et sans implantation plus précise des emprises, il n'est pas possible d'évaluer plus précisément les surfaces impactées pour chaque propriétaire.

L'étude d'impact indique une surface de **0,25 ha de milieux boisés** impactée (« impact brut considéré comme définitif»). Cette surface nous semble très faible au regard des 8 ha concernés par la DUP.

2. Prescriptions d'ordre générale

Le projet d'élargissement de la RN19 se localise principalement sur des parcelles appartenant à l'Etat ou aux collectivités territoriales (parcelles du Domaine Public Routier et autres parcelles). Si des parcelles supplémentaires relevant actuellement du Régime Forestier devaient être acquises par l'Etat pour la réalisation du projet, l'ONF interviendra dans le cadre du régime forestier sur les points suivants :

- Instruction de la demande de distraction du Régime Forestier, après bornage des parcelles concernées
- Instruction de la demande d'autorisation de défrichement
- Marquage des coupes d'emprise.

Concernant l'ensemble du projet dans sa phase travaux, puis opérationnel, il est nécessaire que le maître d'ouvrage travaille au maintien des infrastructures nécessaires à la gestion forestière. L'ONF se tient à la disposition des acteurs du projets pour bien identifier ces accès.

3. Mesures réduction/compensation/accompagnement

➤ Analyse de l'étude d'impact :

- Page 47, l'EI indique que « 2 forêts communales sont recensées dans l'aire d'étude, et sont coupées par la RN19 (forêt communale d'Argiésans et de Botans). ». Comme indiqué dans le paragraphe 1, ce sont bien 4 forêts communales qui sont concernées par ce périmètre.
- Page 208, l'EI indique que « de nombreux boisements situés à proximité du projet sont exploités, sans prise en compte de la présence d'arbres malades, dépérissant ou morts, propices aux insectes xylophages et aux espèces cavernicoles (Oiseaux, Chiroptères, ...). ». Nous souhaitons rappeler que dans les forêts des collectivités relevant du régime forestier, l'ONF encourage le propriétaire au maintien d'au moins 1 arbre mort/ha et 2 arbres à cavité ou de gros diamètre, ainsi qu'au maintien de bois mort au sol. A noter toutefois que nous portons une attention particulière à ne pas maintenir ces arbres à proximité de toute infrastructure.

➤ Mesures en faveur de l'environnement

- « MC02 - Restauration de milieux boisés : mise en place d'îlots de senescence » : Nous recommandons d'éviter l'installation d'un îlot à proximité de zones ou routes fréquentées par le public, les infrastructures aériens ou terrestres (lignes d'électricité ou de télécommunication, etc.) et des sentiers balisés ou fréquentés de fait (distance minimale au chemin équivalente à la hauteur dominante du peuplement à l'âge adulte, donc environ 30 mètres). La surface recommandée pour un îlot de senescence va de 0,5 à 5 ha (3 ha étant la taille optimale). L'îlot de senescence de 0,38 ha proposé ici nous paraît avoir une surface trop petite.

Si cette mesure devait être installée en forêt relevant du régime forestier, nous souhaitons être associé à la réflexion sur sa localisation. Une modification des documents de gestion durable (Aménagements forestiers) concernés sera nécessaire et à la charge du porteur du projet.

- « MC03 - Mise en place de nichoirs ou gîtes artificiels » : la pose de ce type de dispositif artificiel qu'il soit à destination des oiseaux ou des chiroptères nous interroge tant sur son bénéfice réel pour la faune, que sur sa durabilité et son suivi dans le temps. L'EI indique que « l'aménagement ne nécessitera aucune gestion particulière mis à part un nettoyage éventuellement annuel des gîtes et nichoirs artificiels en cas d'occupation régulière. ». Pour un réel bénéfice de ces dispositifs, il convient donc d'avoir une vérification annuelle pour constater l'usage et donc procéder au nettoyage le cas échéant.

Les dispositifs artificiels ne sont pas recommandés par l'ONF, leur efficacité en milieu forestier n'étant pas assurée et l'impact sur la production forestière restant à évaluer en fonction du système de fixation utilisé. Si cette mesure devait toutefois être installée en forêt relevant du régime forestier, nous souhaitons être associé à la réflexion sur sa localisation.

Nous rappelons que le suivi écologique de toutes les mesures compensatoires (ilots de senescence, nichoirs, etc.) ne doit ni être à la charge des propriétaires des terrains ni à la charge de son gestionnaire ONF.

➤ **Mesures forestières au titre du défrichement**

Au vu de la petite taille des surfaces concernées (0,25ha selon l'EI) et le risque qu'elles ne reviennent jamais dans la surface de production, l'ONF propose que la surface de référence de la future demande de défrichement, pour le calcul de l'indemnité, se base sur la somme des surfaces qui seront défrichées et déboisées.

En fonction du coefficient qui sera donné par la DDT pour le calcul des mesures compensatoires forestières, l'ONF, en concertation avec les propriétaires concernés, pourra proposer des travaux éligibles qui viendront en complément des mesures compensatoires environnementales.

4. Conclusion

A ce stade du projet, nous n'avons pas observé d'incompatibilité avec la mise en œuvre du régime forestier sur les forêts gérées par l'ONF.

Nous souhaiterions toutefois être destinataire du détail des surfaces boisées réellement impactées par le projet.

Restant à votre disposition pour la suite de ce projet,

Le Directeur d'Agence Nord – Franche-Comté



Eike WILMSMEIER



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DIR Est
Direction
interdépartementale
des routes Est

Nancy, le **16 SEP. 2022**

Division d'Exploitation de Besançon

Le directeur interdépartemental des routes Est

à

Monsieur le directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Bourgogne-Franche-Comté

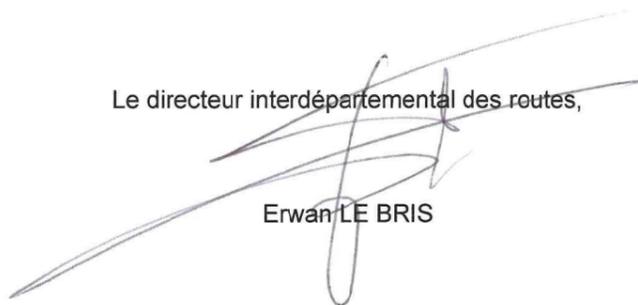
Objet : Avis de la DIR Est dans le cadre de la concertation inter-services sur le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans

Le 3 août 2022, vous m'avez transmis pour avis le dossier de déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans, dans le cadre de la procédure préalable à la phase d'enquête d'utilité publique.

Pour mémoire, un avis sur le projet de dossier Projet avait été établi par la DIR Est le 23 août 2022, dans lequel étaient détaillées des observations sur différentes thématiques en lien avec les modalités d'entretien et d'exploitation futures de l'infrastructure. Le niveau de précision d'un dossier d'enquête publique n'étant pas celui d'un dossier d'études techniques détaillées, aucune nouvelle observation ne sera donc formulée.

Ainsi et en conclusion, j'émet un avis favorable au dossier de concertation inter-services, en demandant la prise en compte des observations formulées dans l'avis DIR Est du 23 août 2022.

Le directeur interdépartemental des routes,


Erwan LE BRIS

La Présidente
Mobilités, Transports scolaires, Intermodalité, Infrastructures

Direction des Mobilités et des Infrastructures

Helena D'IMPERIO
Tél : 03 80 44 36 59
Helena.dimperio@bourgognefranchecomte.fr

Dijon, le **24 NOV. 2022**

DREAL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE
JEAN-PIERRE LESTOILLE
DIRECTEUR REGIONAL DE LA DREAL BFC
CITE ADMINISTRATIVE VIOTTE
5 VOIE GISELE HALIMI
BP 31269
25005 BESANÇON CEDEX

DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Direction

25 NOV. 2022

COURRIER ARRIVÉ

Monsieur le Directeur,

Je vous prie de bien vouloir prendre connaissance du courrier ci-joint adressé ce jour à Monsieur Franck ROBINE, Préfet de la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de ma considération distinguée.

747
ARRIVÉ LE
28 NOV. 2022
DREAL B-FC

Pierre OHLEYER
Pour la Présidente du Conseil régional
Le Directeur des Mobilités et des Infrastructures

Pierre OHLEYER
1-019

Dijon, le **24 NOV. 2022**

La présidente

MONSIEUR FRANCK ROBINE
PREFET DE REGION
PREFECTURE DE REGION
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE
53 RUE DE LA PREFECTURE
21041 DIJON CEDEX

Monsieur le Préfet,

J'ai été saisi par Monsieur le Directeur de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté par courrier du 26 août 2022 relatif au projet d'aménagement de la RN19 entre Héricourt et Sévenans.

Après instruction approfondie des différents dossiers transmis et soumission de l'avis régional lors de sa commission permanente du 21 octobre 2022, la Région émet un avis favorable au processus d'aménagement en 2x2 voies de la RN19, section entre Héricourt et Sévenans, dans le cadre de la concertation inter-services et de la consultation au titre de l'article L.122-1-V du code de l'environnement.,

En effet, l'étude menée est conforme aux différents documents produits par la Région, à savoir :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ;
- Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) ;
- La Trame Verte et Blue (TVB) régionale ;
- Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Franche-Comté ;
- Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) de Franche-Comté ;
- Le Plan Régional Santé Environnement (PRSE 3) en vigueur pour la période 2017-2021 ;
- Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD).

Une vigilance sera néanmoins à avoir dans les prochaines phases du projet, pour mesurer la réalité de l'évolution du trafic et assurer la bonne prise en compte de l'environnement dans le projet.

Aussi, je vous prie d'accuser bonne réception du rapport adopté par la commission permanente.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

Marie-Guite DUFAY

Copies adressées à :

- Monsieur le Directeur régional de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté – Monsieur Jean-Pierre LESTOILLE – 5 voie Gisèle Halimi - BP 31269 - 25005 BESANÇON cedex

| | | |
|---|------------------------|---------------------------------|
| COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL DE BOURGOGNE-FRANCHE- COMTE | | N° du rapport : 4 - 10 |
| | | Date : vendredi 21 octobre 2022 |
| Politique / Fonction | 8 - Transports | |
| Sous-Politique / Sous-Fonction | 82 - Routes et voiries | |
| Programmes | 82.00 - Routes | |

OBJET : Avis régional relatif à la concertation inter-services et la consultation au titre du code de l'environnement pour la RN19 entre Héricourt et Sévenans (70/90)

I- EXPOSE DES MOTIFS

Dans le cadre du nouveau projet d'aménagement routier de mise à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sévenans, la Région a été saisie par Monsieur le Directeur de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté le 26 août 2022 relatif à la concertation inter-services et la consultation au titre de l'article L.122-1-V du code de l'environnement.

Contexte :

L'opération d'aménagement de la Route Nationale (RN19) entre Lure Ouest (raccordement avec la RD64) et Delle (frontière Suisse) fait partie du projet d'aménagement de la liaison Langres (A31) – Vesoul – Belfort (A36) – Delle (frontière Suisse), inscrite en tant que grande liaison d'aménagement du territoire (GLAT) au schéma directeur routier national (SDRN) approuvé par décret n°92-379 du 1^{er} avril 1992.

La RN19 est également inscrite sur la liste des itinéraires européens sous l'appellation E27 et E54.

La section entre Héricourt et l'échangeur de Sévenans est la dernière section bidirectionnelle sur l'itinéraire Lure – échangeur de Sévenans. L'aménagement assurera donc une cohérence de l'infrastructure, tout en répondant à la demande territoriale sur la fluidification de l'accès aux grandes agglomérations du territoire, à l'A36, à l'hôpital Nord-Franche-Comté et à la gare TGV.

Le maintien en l'état de l'infrastructure existante n'est pas considéré comme une alternative acceptable, en raison d'une importante proportion d'accidents mortels constatés sur la section, d'une part ; et des prévisions de trafic sur une échéance de 20 ans, qui serait proche du seuil de saturation de l'infrastructure existante, d'autre part.

Lors de la concertation préalable à l'enquête publique de 2003, des variantes en tracé neuf avaient été proposées, notamment sur la section à l'est de Lure.

A l'issue de cette concertation, le scénario 3 avait été retenu et présentée à l'enquête publique de 2003. Il ne présentait qu'un aménagement sur place de la RN19, entre Lure et l'A36. Cette variante a l'avantage d'être moins impactante qu'un tracé neuf. En revanche, les possibilités diversifiées quant à la typologie des travaux et leur localisation se trouvent restreintes.

A noter que la réalisation de l'aménagement en 2x2 voies sur le tronçon Héricourt / Delle a été scindée en 5 sous-sections effectuées sous plusieurs maîtrises d'ouvrage, et ponctuée d'aménagement provisoire de mise en sécurité (cf. tableau en annexe 1).

Aspects financiers :

Le 07 février 2020, un protocole d'accord a été signé entre les financeurs actant un plan de financement pour un coût des travaux total estimé à 23 M€ :

- Etat : 12 M€ (soit 52,10 %)
- Région : 6 M€ (soit 26,10 %)
- Département 90 : 1,5 M€ (soit 6,50 %)
- Département 70 : 2,75 M€ (soit 12 %)
- CA du Grand Belfort : 0,5 M€ (soit 2,20 %)
- CC du Pays d'Héricourt : 0,25 M€ (soit 1,10 %)

La participation régionale à hauteur de 26,10% est à mettre au regard du taux de participation habituel pour les infrastructures routières nationales qui est de 12,5%.

Effectivement, le rendu des études de projet a permis de constater que le coût global de l'aménagement a évolué, la nouvelle estimation étant, à ce jour, à hauteur de 27,5 M€ HT, soit 33 M€ TTC (coût à terminaison).

A noter que ce coût prend en compte des marges pour aléas et évolution de prix :

- Le coût des travaux est évalué à 26 M€ TTC
- La marge pour aléas et révision des prix est estimée à 7 M€ TTC

Projet :

Le projet routier porte sur la mise à 2x2 voies de la RN19 (d'une longueur de 4,6 km), entre les 2x2 voies existantes, sur la section « Héricourt – échangeur de Sévenans » actuellement en bidirectionnelle.

Ce tronçon se situe à la fois sur le département de la Haute-Saône à l'Ouest et sur celui du Territoire de Belfort à l'Est. Il traverse les communes de Brevilliers (70), ainsi que Banvillars, Argiésans, Dorans et Botans (90).

A noter que le tracé du demi-diffuseur sud a maximisé la réutilisation des infrastructures, favorisant ainsi un aménagement plus compact, donc de moindre impact sur les milieux naturels, par rapport au tracé prévu dans l'étude initiale.

Ainsi, cet aménagement comprend :

- Le doublement côté Nord
- La mise en conformité des bretelles du diffuseur de Banvillars
- Le réaménagement des échanges avec le réseau secondaire sur le demi-diffuseur sud de Banvillars
- L'aménagement de 4 ouvrages d'art existants et la démolition / reconstruction d'un ouvrage d'art
- La protection de la voie ferrée au Sud du projet et la création d'un mur de soutènement routier au voisinage de celle-ci
- Le maintien de 2 ouvrages hydrauliques
- Le rétablissement de protections acoustiques existantes
- La gestion des eaux et du réseau d'assainissement, dont l'aménagement de 3 bassins existants et la création d'un nouveau bassin

La vitesse de circulation sera de 110 km/h sur l'ensemble de la section, dotée d'un terre-plein central.

Les principaux objectifs du projet sur la section Héricourt-Sévenans sont de (cf. carte en annexe 2) :

- Fluidifier le trafic au niveau de cette section de la RN19 par un passage à 2x2 voies en continuité avec les aménagements existants
- Diminuer l'accidentologie du secteur par la sécurisation du parcours (notamment via une diminution du risque de collision frontale et une mise en cohérence de l'infrastructure avec les vitesses pratiquées)
- Permettre de maintenir une desserte fine des communes, tout en contribuant au développement socio-économique local
- Améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure existante (assainissement, rétablissement de la continuité écologique)
- Développer les modes doux en intégrant une piste cyclable dans le projet (entre Brevilliers et Banvillars sur la partie sud)

Dates clés du projet envisagées par le maître d'ouvrage :

- Constitution du dossier d'autorisation unique : fin 2021
- Rendu PRO : mai 2022
- Enquête publique : du 18 au 31 juillet 2022 (Argiésans, Banvillars, Botans, Brevilliers et Dorans)
- Concertation inter-services et consultation au titre du code de l'environnement : fin août à fin octobre 2022
- Début des travaux préparatoires (dégagement des emprises, déplacements de réseaux) : automne 2022 (avancement du financement par l'Etat, comme le prévoit l'article 2.1 du protocole d'accord signé en 2020 et réalisés dès à présent pour des raisons de minimisation de l'impact environnemental)
- Début des travaux d'élargissement (réalisation des ouvrages d'art en premier lieu) : premier trimestre 2023, pour une durée d'environ 24 à 30 mois (sous réserve de la signature de la convention de financement au cours du 1^{er} trimestre voire du 1^{er} semestre 2023)
- Mise en service : deuxième semestre 2025

A noter que ce calendrier reste dépendant d'un accord des financeurs et des moyens humains déployés par le maître d'ouvrage.

Concernant l'avis de l'Autorité environnementale, celui-ci sera demandé lors du dépôt du dossier d'autorisation, qui ne peut intervenir qu'après la concertation inter-services.

Sollicitation de l'Etat au titre de la concertation inter-services et de la consultation au titre du code de l'environnement :

L'étude menée est conforme aux différents documents produits par la Région, à savoir :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)
- Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR)
- La Trame Verte et Bleue (TVB) régionale
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Franche-Comté
- Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) de Franche-Comté
- Le Plan Régional Santé Environnement (PRSE 3) en vigueur pour la période 2017-2021
- Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD)

A noter que le projet n'était pas inscrit dans le cadre du CPER 2015-2020, mais l'Etat propose de l'inscrire dans le futur volet mobilité du CPER 2021-2027.

Effectivement, le SRADDET a pour objectif d'aménager le territoire tout en prenant en compte les transitions écologiques et sociales, mais aussi de promouvoir un rayonnement vers l'extérieur du territoire, permise par cette infrastructure qui s'insère dans deux axes européens (E27 et E54) reliant Paris à la Suisse.

Plus particulièrement pour le RRIR, l'axe d'infrastructure routière fait partie intégrante de ce schéma, étant ainsi congruent au projet d'aménagement de mise à 2x2 voies entre Héricourt et Sévenans.

De plus, le projet est considéré comme compatible avec les règles n°4, n°5, n°15, n°16, n°17, n°18 n°22, n°23, n°24, n°25, n°26, n°27 et n°38 du SRADDET.

De manière générale, ce projet permettra d'améliorer le cadre de vie, ainsi que les conditions de circulation (le référentiel caractéristique retenu est l'ICTAAL 2015 de catégorie L2).

Selon le guide du CEREMA « catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national », une route bidirectionnelle est adaptée pour des trafics de 10 000 véhicules/jour et ne dépassant pas à terme 15 000 véhicules/jour.

D'après les hypothèses de la DREAL, le débit moyen journalier sur l'ensemble de la semaine (lundi au dimanche) est d'environ 10 000 véhicules par sens en section courante et pourrait atteindre un débit de 13 000 à 14 000 véhicules par jour.

En somme, malgré une hypothèse de croissance forte du trafic (+30% à +40%) qui paraît déjà très importante, l'infrastructure bidirectionnelle reste adaptée pour les trafics attendus.

Le taux de Poids Lourds est élevé avec 12 % en section courante et 4 % sur les bretelles.

Par ailleurs, le trafic est très orienté les jours ouvrés en raison de flux domicile-travail :

- En direction de Sévenans : la pointe se situe le matin, entre 7h et 9h (400 véhicules par quart d'heure)
- En direction d'Héricourt : la pointe est constatée l'après-midi, entre 16h et 19h (350 véhicules par quart d'heure)

L'étude démontre que les trafics attendus à horizon 2025 (mise en service du projet) et 2045 (mise en service + 20 ans) n'induisent pas de trafic supplémentaire, ni sur la section courante, ni au niveau de l'échangeur de Banvillars, et ni lié au phénomène de reports d'itinéraires (modélisations basées sur les hypothèses de croissance tendancielle de trafic).

Quant au gain de temps permis par l'élargissement, il est estimé à environ 1 minute, en tenant compte de l'évolution de la vitesse de circulation maximale permise par un 2x2 voies avec séparateur central, soit 110 km/h pour les véhicules légers et 90 km/h (ou moins selon le type de véhicule et de chargement) pour les poids lourds.

Le temps de parcours estimé sur la section élargie (d'une longueur de 4,6 km) serait de 2 minutes et 30 secondes pour les véhicules légers et 3 minutes pour les poids lourds, avec les gains de vitesse comme suit selon les vitesses observées :

1. Direction Sévenans :

| Situation actuelle | Situation projet (selon la période) | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|-----------------|---------------|
| | Type de véhicules | Gain de vitesse | Gain de temps |
| Entre 3 min 10 sec et 3 min 30 sec | Véhicules Particuliers | + 20 à 40 km/h | - 40 à 60 sec |
| | Poids Lourds | + 0 à 20 km/h | - 15 à 30 sec |

2. Direction Héricourt :

| Situation actuelle | Situation projet (selon la période) | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|-----------------|---------------|
| | Type de véhicules | Gain de vitesse | Gain de temps |
| Entre 2 min 55 sec et 3 min 05 sec | Véhicules Particuliers | + 20 à 40 km/h | - 25 à 35 sec |
| | Poids Lourds | + 0 à 20 km/h | Négligeable |

Ainsi, le projet permettra un gain de temps total de l'ordre de 180 véhicules.heures par jour pour les véhicules légers, et 4 véhicules.heures par jour pour les poids lourds, lors de la mise en service (à horizon 2025). Ce gain de temps ne justifie donc pas à lui seul l'opportunité du projet.

A noter que cette mise à 2x2 voies prend en considération les déplacements de convois exceptionnels, et sera, de ce fait, adaptée en conséquence.

L'accidentologie est également un élément important analysé sur la RN19, pouvant s'expliquer par le volume de trafic, l'absence de séparateur central, la vitesse de circulation élevée observée sur les postes de comptage (fréquemment supérieure aux limites de vitesse autorisées), et la configuration de la route (relief, virages).

En effet, d'après la Direction Départementale des Territoires du Territoire de Belfort (DDT 90), il a été recensé 9 accidents sur la section concernée entre 2014 et 2019, mettant en cause 20 véhicules (dont 2 poids lourds, 3 véhicules utilitaires légers et un deux-roues), responsable d'un bilan de 4 tués, 13 hospitalisés (dont 7 lors d'un même événement), et 18 légers blessés légers.

Après analyse de la base de recensement émise par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), il s'avère que tous les accidents sont dus à un véhicule se déportant voire franchissant la ligne centrale, avec pour conséquence une collision frontale pour 7 d'entre eux.

A noter qu'aucune collision n'a été relevée, durant cette période, uniquement entre des véhicules circulant dans le même sens.

A titre comparatif :

- La section de la RN19 entre Lure et Héricourt, aménagée intégralement en 2x2 voies avec séparateur central et vitesse limitée à 110 km/h, un seul accident mortel a été recensé entre 2005 et 2019
- La RN1019, section entre Sévenans et Delle, dont l'aménagement varie (2x2 voies, 2x1 voie sans séparateur, 2x1 voie avec séparateur), aucun accident mortel n'a été recensé sur la période étudiée.

De plus, le périmètre du projet connaît un maillage assez dense d'axes routiers, ferroviaires et de chemins (tels que la RN19, la RD18 et la ligne ferroviaire Dole-Belfort). Une ligne de transport en commun est également présente au sein de la zone d'étude, empruntant le tracé de la RD18.

Quant à l'étude en matière de pollution atmosphérique, il en ressort que la qualité de l'air est plutôt bonne selon les périodes de l'année, des pics de pollution aux dioxydes d'azote (NO₂) et aux particules fines (PM) ayant été analysés en période de froid ou d'important trafic routier.

Pour autant, la concentration mesurée en NO₂ et PM₁₀ est inférieure à 40 µg/m³, et inférieure à 25 µg/m³ pour la concentration en PM_{2,5}, les valeurs seuils réglementaires moyennes annuelles et les objectifs de qualité annuelle ne sont ainsi pas dépassés.

De par la mise en place de la démarche « éviter – réduire – compenser », le projet permettra également une meilleure insertion environnementale par l'amélioration de la collecte et du traitement des eaux de ruissellement, en réalisant un réseau d'assainissement, mais aussi certains secteurs vis-à-vis du franchissement sécurisé de la faune, et de conforter les dispositifs acoustiques existants sachant que l'impact sonore du projet reste en deçà des seuils réglementaires.

D'autre part, la réutilisation de l'infrastructure existante intégrera :

- Un dimensionnement des talus permettant de s'adosser au remblai existant, limitant les mouvements de matériaux pour créer l'élargissement
- Une limitation au strict minimum des emprises nouvelles de l'infrastructure
- L'évitement des zones humides

Par ailleurs, la zone d'étude n'est pas concernée par la présence de réservoirs biologiques et de corridors de déplacement d'importance régionale, dans le cadre de la Trame Verte et Bleue régionale.

Malgré la mise en évidence d'obstacles à la continuité écologique que sont les infrastructures linéaires de transport par le SRCE, la zone de l'étude étant majoritairement dans un environnement rural, voire périurbain, la pollution lumineuse est considérée comme faible à moyenne.

A titre informatif, le projet inclut la création d'une piste cyclable au droit du demi-diffuseur sud de Banvillars.

Plus précisément, elle mesurera 3 m de largeur et prendra son origine depuis la RD683 au niveau de l'ancienne RN19 jusqu'à la RD18 Sud.

La topographie conduisant à un jumelage des différentes infrastructures routières côté nord de la RN19, un itinéraire sud en bordure d'espaces ouverts et naturels / agricoles a été privilégié pour préserver le confort des usagers de la piste cyclable, ainsi que pour réduire l'effet de « coupure » et d'emprise au niveau de ces zones agricoles et naturelles proches.

Il a également été choisi de limiter la proximité avec le déblai de la voie ferrée pour des raisons de sécurité.

La réalisation de ce projet cyclable viendra initier la mise en place d'un itinéraire cyclable entre Héricourt et Argiésans.

Enfin, le bilan socio-économique du projet ressort comme étant positif, avec des actions menées pour réduire et éviter l'impact sur la santé des pollutions environnementales.

Conclusion :

Les objectifs principaux du projet étant la fluidification du trafic et la réduction de l'accidentologie tout en préservant l'environnement et la desserte fine du territoire ainsi que le développement des mobilités alternatives, le bilan suivant peut être tiré :

- Des aménagements semblent nécessaires pour améliorer la sécurité des usagers
- Les perspectives d'augmentation de trafic restent soutenables avec l'infrastructure actuelle
- Le projet permet la remise aux normes du système d'assainissement et des protections acoustiques et une meilleure prise en compte de la continuité écologique

Par conséquent, il est proposé de donner un avis favorable au projet. Une vigilance sera à avoir dans les prochaines phases du projet pour mesurer la réalité de l'évolution du trafic et assurer la bonne prise en compte de l'environnement dans le projet.

II- DECISIONS

Après en avoir délibéré, la Commission permanente a décidé :

- d'émettre un avis favorable au processus d'aménagement de mise à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sévenans dans le cadre de la concertation inter-services et de la consultation au titre de l'article L.122-1-V du code de l'environnement.
- d'habiliter la Présidente du Conseil régional à signer tous actes afférents.

N° de délibération 22CP.988

Délibération adoptée à la majorité des suffrages exprimés
(28 voix pour, 3 voix contre, 2 abstentions)

Envoi Préfecture : jeudi 27 octobre 2022
Retour Préfecture : jeudi 27 octobre 2022
Accusé de réception n° 8140879

La Présidente du Conseil Régional,



Marie-Guite DUFAY

| Section | Caractéristiques actuelles | Remarques |
|--|--|---|
| Section n°1 : RN1019 Héricourt – PS RD9 | 2 voies avec bande médiane ponctuelle | Projet sous maîtrise d'ouvrage Etat Quelques travaux effectués (cf. §1.1.2.2 suivant) Etudes techniques en cours (phase AVP) |
| Section n°2 : PS RD9 – RD25 | 2x2 voies | Travaux réalisés entre 2016 et 2020 sous maîtrise d'ouvrage déléguée APRR dans le cadre du réaménagement de l'échangeur de Sevenans |
| Section n°3 : RD 25 – Fougerais | 2x2 voies jusqu'au PR7+670 puis 2x1 voies | Travaux en partie effectués dans le cadre de l'aménagement de la section précédente sous maîtrise d'ouvrage déléguée APRR et dans le cadre de la création de la ligne LGV |
| Section n°4 : Fougerais – Morvillars | 2 voies avec bande médiane ponctuelle | Bande médiane réalisée en 2011 au titre des « mesures de sécurité transitoires » demandées dans la DM du 1 ^{er} mars 2004 |
| Section n°5 : Morvillars – Delle | 2x1 voies avec créneau de dépassement (voie rapide interurbaine) | Section mise en service en 2005 (2007 pour la jonction avec la plateforme douanière) |

Figure 1 : Etat d'avancement des différentes sections (source : DREAL BFC)

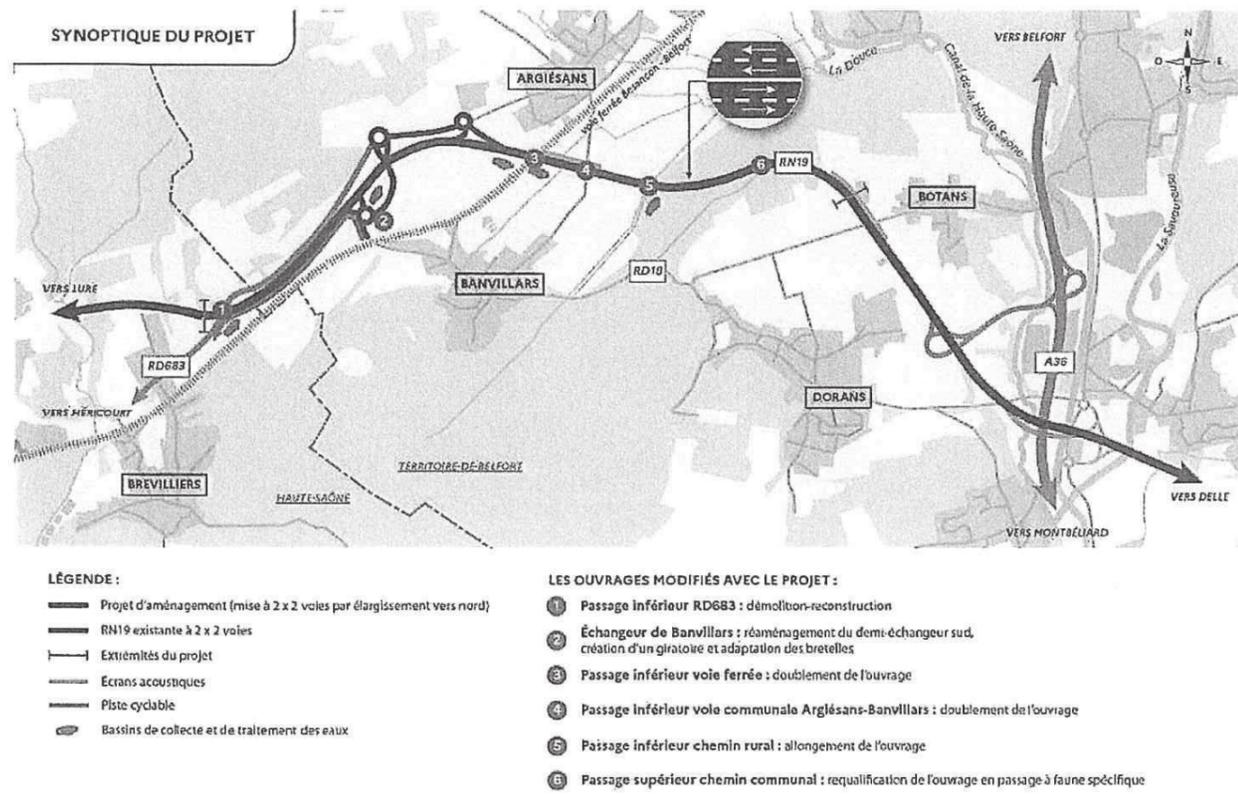
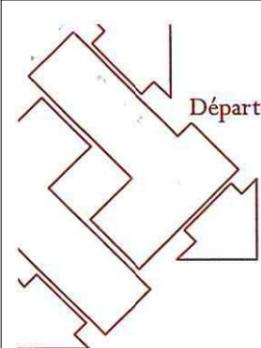


Figure 1 : Synoptique de la RN19 entre Héricourt et Sévenans (source : DREAL BFC)



Département de la Haute-Saône

DREAL Bourgogne-Franche-Comté

VESOUL le 17 OCT. 2022

ARRIVÉ LE

20 OCT. 2022

660

Direction

20 OCT. 2022

DREAL B-FC

COURRIER ARRIVÉ

Direction des Services techniques et des transports
Service routes, infrastructures et environnement
Division des investissements routiers

Affaire suivie par : Johann SARRE
Tél. : 03 84 95 74 63 – Fax : 03 84 95 74 01
Mél : johann.sarre@haute-saone.fr
Réf : S2022-027

Monsieur Jean-Pierre LESTOILLE
Directeur de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté
Pôle Viotte - 5 Voie Gisèle Halimi
CS 31269
25005 BESANCON

OBJET : RN 19 – Aménagement à 2x2 voies entre HERICOURT et SEVENANS
Avis du Conseil départemental de la Haute-Saône sur le dossier de projet

Monsieur le Directeur,

Vous m'avez sollicité le 12 septembre 2022, afin de recueillir mon avis sur le dossier du projet de mise à 2x2 voies de la RN 19 entre HERICOURT et SEVENANS, avant la saisine de l'autorité environnementale constituant une étape nécessaire au lancement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération et à son autorisation environnementale.

En tout premier lieu, je tiens à vous préciser que le Conseil départemental que je préside s'est déjà prononcé très favorablement sur la réalisation de ce projet en signant le protocole de financement adopté en février 2020, avec une participation du Département à hauteur de 2,75 M€.

Ce projet, partie intégrante de la liaison LANGRES – DELLE, permettra de compléter la mise à 2x2 voies faisant suite aux travaux d'aménagement de l'échangeur de SEVENANS. Il constitue un enjeu majeur et une réelle opportunité pour l'Aire urbaine BELFORT-MONTBELIARD-HERICOURT-DELLE, mais également pour l'ensemble du département de la Haute-Saône.

Au regard du dossier Projet transmis dans le cadre de cette consultation interservices, la justification de l'opération semble uniquement s'appuyer sur le schéma directeur routier national et le comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire datant tous deux d'une vingtaine d'années. Les objectifs de ce projet doivent être davantage étayés et porter sur les améliorations locales du cadre de vie, de la circulation, des liaisons entre agglomérations du secteur urbains, mais également d'une façon plus large sur le contexte général de la RN 19 et de son ancrage sur le territoire.

En effet, compte tenu du rapport de la commission d'enquête du contournement Est de VESOUL qui mentionnait le manque de justification sur l'opportunité de l'opération à grande échelle, je demande que l'argumentaire autour de la mise à 2x2 voies de la RN 19 entre HERICOURT et SEVENANS soit particulièrement travaillé et identifié comme un maillon essentiel de l'itinéraire RN 19 pour les usagers de la route.

Je suis particulièrement satisfait de constater que les demandes formulées par le Département lors des différents COTECH et COPIL ont été prises en compte dans l'élaboration du projet.

DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES
ET DES TRANSPORTS
4A RUE DE L'INDUSTRIE
CS 10339 – 70006 VESOUL CEDEX
Tél. : 03 84 95 70 73
Fax : 03 84 95 74 01
Mél : dstt@haute-saone.fr

L'avenir se construit en Haute-Saône



Pour des raisons de cohérence de l'itinéraire, la totalité du projet a été élaborée sur la base du référentiel ICTAAL 2015 avec une vitesse maximale autorisée de 110 km/h. La dernière section, avant le raccordement avec l'échangeur de SEVENANS, n'est ainsi plus en configuration VSA limitée à 90 km/h.

La passage inférieur (OA1) de rétablissement de la route départementale 683 sera déconstruit puis reconstruit en ouvrage d'art de type PIPO. Compte tenu des contraintes techniques, le tirant d'air sera de 4,40 m en tous points au droit de la chaussée. Etant donné que l'ouvrage sera neuf, l'objectif d'un tirant d'air de 4,50 m serait tout de même plus adapté à la circulation des poids-lourds et je demande que cette caractérisation de l'ouvrage soit étudiée.

Le réseau routier départemental est finalement peu impacté par le projet d'aménagement de la RN 19. Seule la RD 683 est concernée par la modification de l'ouvrage existant. Aussi, nous serons particulièrement vigilants, lors de la réalisation des travaux, tant sur les déviations à mettre en place impactant directement les routes départementales que sur les mesures d'exploitation indispensables à la bonne gestion du trafic routier.

Le doublement de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée (OA3) a été abordé à plusieurs reprises lors des comités relatifs au projet. Par retour d'expérience, nous avons bien conscience que les conditions de sécurité ferroviaire puissent imposer certaines règles d'exécution bien particulières. Cependant, je demande à ce que les services de l'Etat prennent l'attache de SNCF réseau pour négocier ardemment la méthodologie de réalisation des travaux, afin de diminuer sensiblement les coûts d'exploitation et, in fine, le coût global de l'opération tout en assurant la sécurité de la liaison ferroviaire. Le doublement de cet ouvrage représente environ 3,7 M€ TTC, dont 1 M€ pour les mesures d'exploitation liées à SNCF Réseau. Il me semble que ce montant peut encore être affiné et réduit dans un objectif de maîtrise de la dépense publique.

Le passage supérieur existant (OA6) sera aménagé de manière à remplir la fonction d'un passage à grande faune. C'est une décision que je partage pleinement, car elle va dans le sens de l'économie générale de l'opération et s'inscrit dans la doctrine environnementale en limitant drastiquement les travaux, donc l'empreinte carbone du projet.

Les enjeux écologiques me paraissent bien appréhendés par le dossier Projet à travers l'étude menée par le bureau d'études EGIS. En ce qui concerne les mesures compensatoires environnementales, les méthodes et les moyens à mettre en œuvre sont bien identifiés. En revanche, elles ne sont pas encore toutes quantifiées et localisées en raison du foncier qui n'est pas maîtrisé en totalité. Il conviendra de finaliser ce point avant de déposer au service instructeur la demande d'autorisation environnementale unique.

Enfin, je note que l'ensemble des travaux du projet a été réévalué à 26 millions d'euros. Avec la prise en compte de l'évolution des prix évaluée par vos services à 7 M€, le coût à terminaison est donc estimé à 33 M€. Je vous rappelle que le protocole d'accord financier signé en février 2020 faisait état d'un projet évalué à 23 M€. Aussi, je souhaite que les services de l'Etat mettent tout en œuvre pour optimiser au mieux le montant du projet et se rapprocher ainsi de celui acté au protocole.

Comme vous le savez, ce dernier a été long et complexe à finaliser avec les différents cofinanceurs. Lors des négociations précédant sa signature, l'ensemble des collectivités territoriales, parties prenantes du projet, ont clairement exprimé leur volonté que ce soit l'Etat qui couvre les dépenses supplémentaires de l'opération. Il convient également de rappeler que la participation actuelle de l'Etat à hauteur de 12 M€ provient d'un reliquat de la concession autoroutière APRR dans le cadre de la construction de l'échangeur de SEVENANS. A ce titre, je considère qu'il revient aujourd'hui à l'Etat d'apporter une contribution supplémentaire pour couvrir les dépenses complémentaires induites par l'augmentation des prix.

Au vu de l'importance de ce projet pour notre territoire, j'émetts un avis favorable à ce dossier, sous réserve de la prise en compte des observations formulées ci-avant, et vous réitère tout l'intérêt que je porte à cette opération qui s'inscrit pleinement dans la politique de désenclavement et de reconexion de la Haute-Saône que je mets en œuvre de façon très volontariste depuis de nombreuses années.

Cet avis, que je vous transmets aujourd'hui afin de respecter les délais réglementaires, vous sera confirmé par une délibération lors de la prochaine séance de la commission permanente du Conseil départemental.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Bien cordialement,

LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Yves KRATTINGER





**GRAND
BELFORT**

Le Président

Belfort, le 25 octobre 2022

ARRIVÉ LE

07 NOV. 2022

DREAL B-FC

702

Monsieur Jean-Pierre LESTOILLE
Directeur
DREAL de Bourgogne Franche-Comté
Pôle VIOTTE, 5 voie Gisèle Halimi
BP 31269
25005 BESANCON Cedex

N/Réf. : DGADUST/DAST/DM/CB - 2022/13

Monsieur le Directeur,

Vous avez sollicité l'avis du Grand Belfort sur le dossier de déclaration d'enquête publique relatif au projet d'aménagement de la RN 1019 entre Héricourt et Sévenans.

Considérant la nécessité de fluidifier les déplacements entre les principaux pôles du Nord Franche-Comté en évitant la circulation de transit au sein des zones agglomérées, je suis tout à fait favorable au projet d'aménagement de la RN 1019.

Je me félicite également du gain que ce projet pourra apporter en matière de sécurité routière, au regard du caractère relativement accidentogène de l'infrastructure actuelle. Pour ces mêmes raisons, le Grand Belfort réaffirme par ailleurs son soutien à la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 1019 vers Delle et le Sud Territoire.

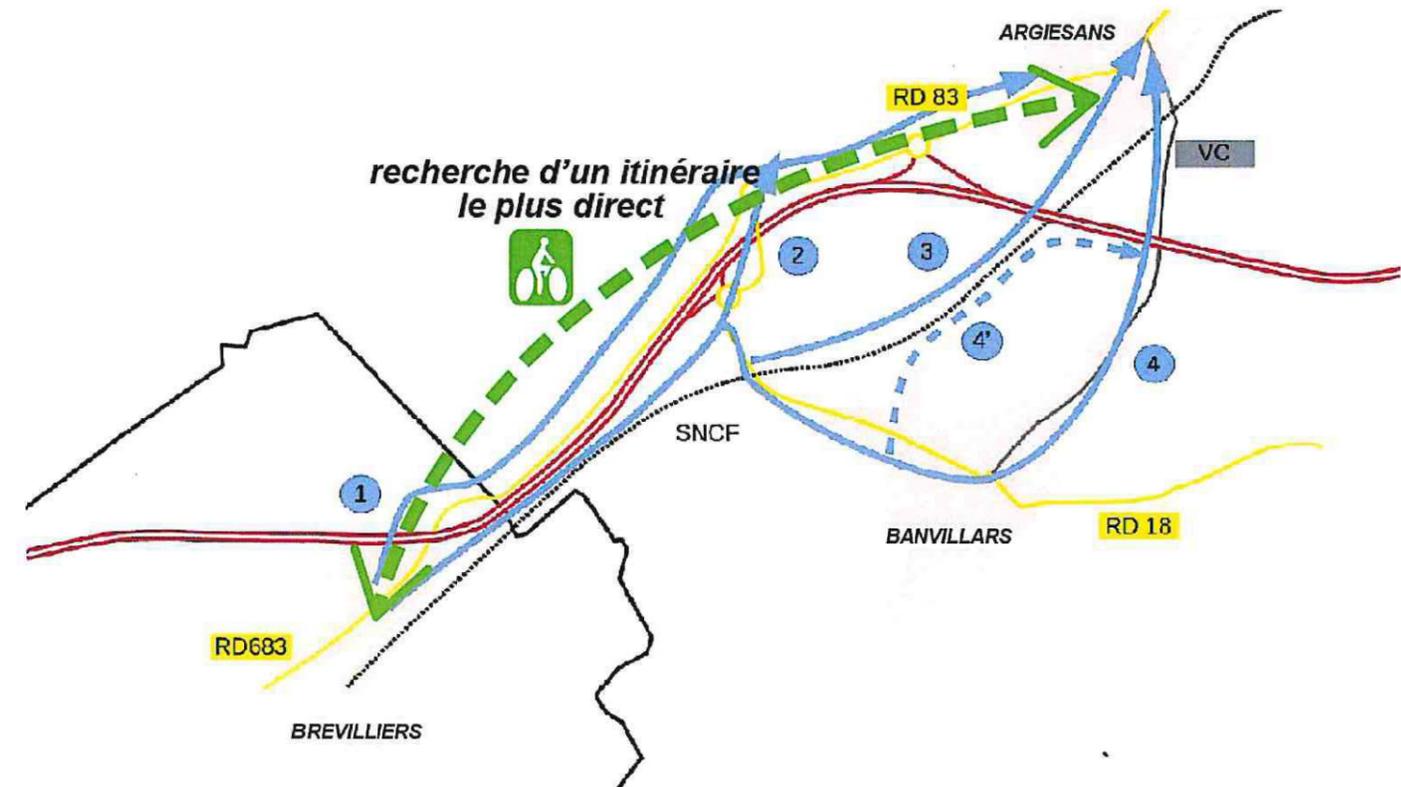
Compte tenu des enjeux et attentes du moment, le Grand Belfort portera une attention particulière à la qualité de ce projet, notamment en matière d'intégration paysagère et de préservation du cadre de vie (protection acoustiques et visuelles, etc.). En outre, le travail sur les infrastructures routières et les modifications à intervenir sur le foncier offrent des opportunités intéressantes pour préparer et accompagner le développement d'une liaison cyclable entre les agglomérations de Belfort et Héricourt, aménagement qui fait terriblement défaut aujourd'hui.

À ce titre, vous trouverez la carte ci-jointe rappelant quatre propositions d'itinéraires établies entre nos services permettant d'assurer le raccordement entre la piste de Brevilliers et la voie verte d'Argiésans. Je reste dans l'attente de votre analyse de la faisabilité d'intégration dans votre opération des dispositions permettant au futur maître d'ouvrage de cette piste de réaliser aux extrémités de vos aménagements les raccordements aux voies vélos existantes.

Je reste à votre entière disposition pour échanger sur nos propositions et je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.


Damien MESLOT

Président du Grand Belfort



DREAL Bourgogne-Franche-Comté
Direction
n 2 NOV. 2022
COURRIER ARRIVÉ

M. Jean-Pierre LESTOILLE
Directeur
DREAL Bourgogne-Franche-Comté
Pôle viotte, 5 rue Gisèle Halimi
BP 31269
25005 BESANCON Cedex

ARRIVÉ LE
02 NOV. 2022
DREAL B-FC

Héricourt, le 24 Octobre 2022

N/Réf: FV/LP/TA/PRN19

Objet: Projet d'aménagement de la RN19 – Avis de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt

Affaire suivie par: Fabrice VRILLACQ, DGS / Ludovic PHILIPPE, Responsable Aménagement

Monsieur le Directeur,

Je fais suite à votre courrier sollicitant l'avis de la Communauté de Communes dans le cadre de la concertation inter-services sur le projet d'aménagement à 2X2 voies de la RN19, et je vous en remercie.

Je suis heureux de constater que ce projet, qui représente un enjeu majeur pour le Nord Franche-Comté, aborde une nouvelle étape de sa concrétisation à travers la saisine de l'autorité environnementale, puis le lancement de l'enquête publique. Dès les travaux préparatoires, et la signature du protocole d'accord en 2020, la Communauté de Communes a manifesté son soutien au côté des différents partenaires de l'opération.

Après consultation du dossier de déclaration d'utilité publique, la Communauté de Communes s'inscrit en cohérence avec l'avis qui vous a été communiqué par le Département de la Haute-Saône, et avec lequel nous avons pu échanger.

Par ailleurs, et au-delà des enjeux de sécurisation et de désenclavement, il est essentiel que, dans sa globalité, le projet d'aménagement de la RN19 intègre une dimension cyclable. C'est pourquoi, je tiens à saluer l'initiative prise pour intégrer une piste cyclable au projet.

Toutefois, nous pensons que le tracé actuellement pressenti n'est pas le plus pertinent, compte tenu de l'absence de débouchés après le giratoire du nouvel échangeur de Banvillars. D'autres tracés pourraient être envisagés, et je solliciterai une réunion technique à ce sujet. A cet effet, vos services seront prochainement contactés par la Communauté de Communes de manière à organiser ce temps d'échange spécifique.

Renouvelant l'avis favorable de la Communauté de Communes quant au dossier présenté et tout l'intérêt quant à l'aménagement de la RN19, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Bien cordialement.

Le Président,



Fernand BURKHALTER

GRDF Région EST
Délégation Patrimoine Industriel
10 VIADUC KENNEDY
54000 NANCY

DREAL de Bourgogne-Franche-Comté
Pôle VIOTTE, 5 voie Gisèle Halimi
BP31269
25005 BESANCON Cedex

Interlocuteur : Thomas Fabre
Tél. : 06 88 99 83 65
E-mail : thomas.fabre@grdf.fr

Nancy, le 28 octobre 2022

OBJET : Avis GRDF sur la projet d'Aménagement à 2x2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans

Monsieur Lambert,

En réponse à votre sollicitation sur le dossier en objet, ce dossier est concerné par la présence d'un réseau MPC 16 bars en Acier de 168mm à proximité et passant sous la RN19.
Nous émettons la réserve suivante :

- Une étude de compatibilité est nécessaire.

Par conséquent il sera nécessaire de vérifier que:

- Les travaux n'engendreront pas une sous profondeur du réseau GRDF,
- Les travaux de terrassement seront réalisés de manière à ne pas endommager le réseau existant,
- L'ensemble des travaux à proximité ne risque pas d'endommager le réseau existant, par vibration lors des compactages notamment.
- L'ensemble des ouvrages annexes (prises de potentiels) ne seront pas endommagés et resteront accessibles,

Vous trouverez ci-joint le plan de situation de notre réseau. L'ensemble des plans précis, des recommandations et obligations de travaux à proximité des travaux GRDF seront transmis lors de la DT.

Restant à votre entière disposition.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Thomas FABRE

Les présentes plans ne permettent pas une localisation précise des ouvrages souterrains. Ils ne peuvent être utilisés que pour la réalisation d'un ouvrage ou d'un autre ouvrage. Ils sont à la demande du client et ne sont pas destinés à être utilisés pour la réalisation d'un autre ouvrage. Ils ne peuvent être utilisés que pour la réalisation d'un ouvrage ou d'un autre ouvrage. Ils sont à la demande du client et ne sont pas destinés à être utilisés pour la réalisation d'un autre ouvrage.

Lambert 2 étendu

934322.201 m, 2297971.897 m, L2E

Coordonnées GPS

47.596 , 6.784



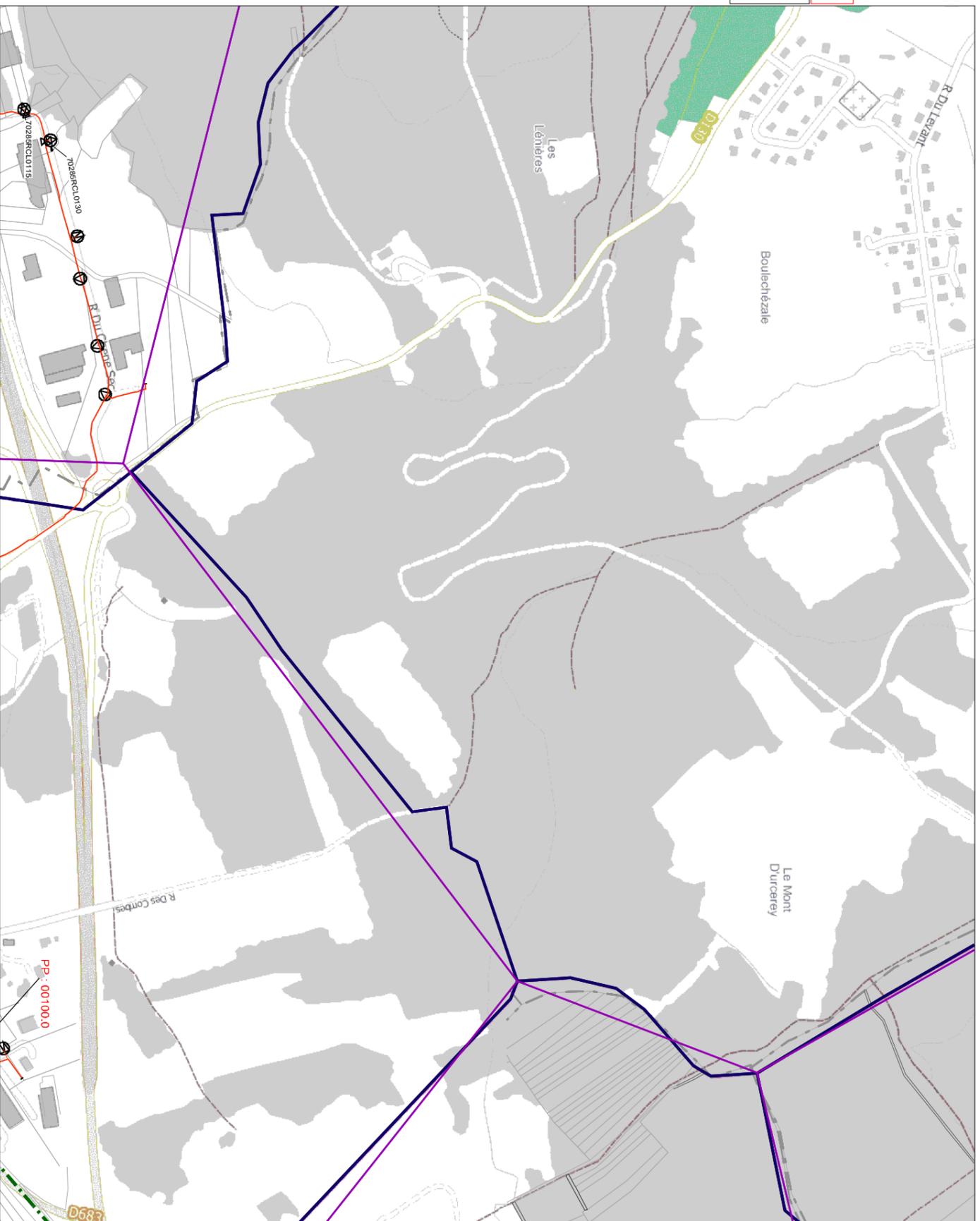
Utilisateur: JU2053

Code INSEE: 70206

Date d'impression: 28/10/2022

Page 2 sur 3

Description :



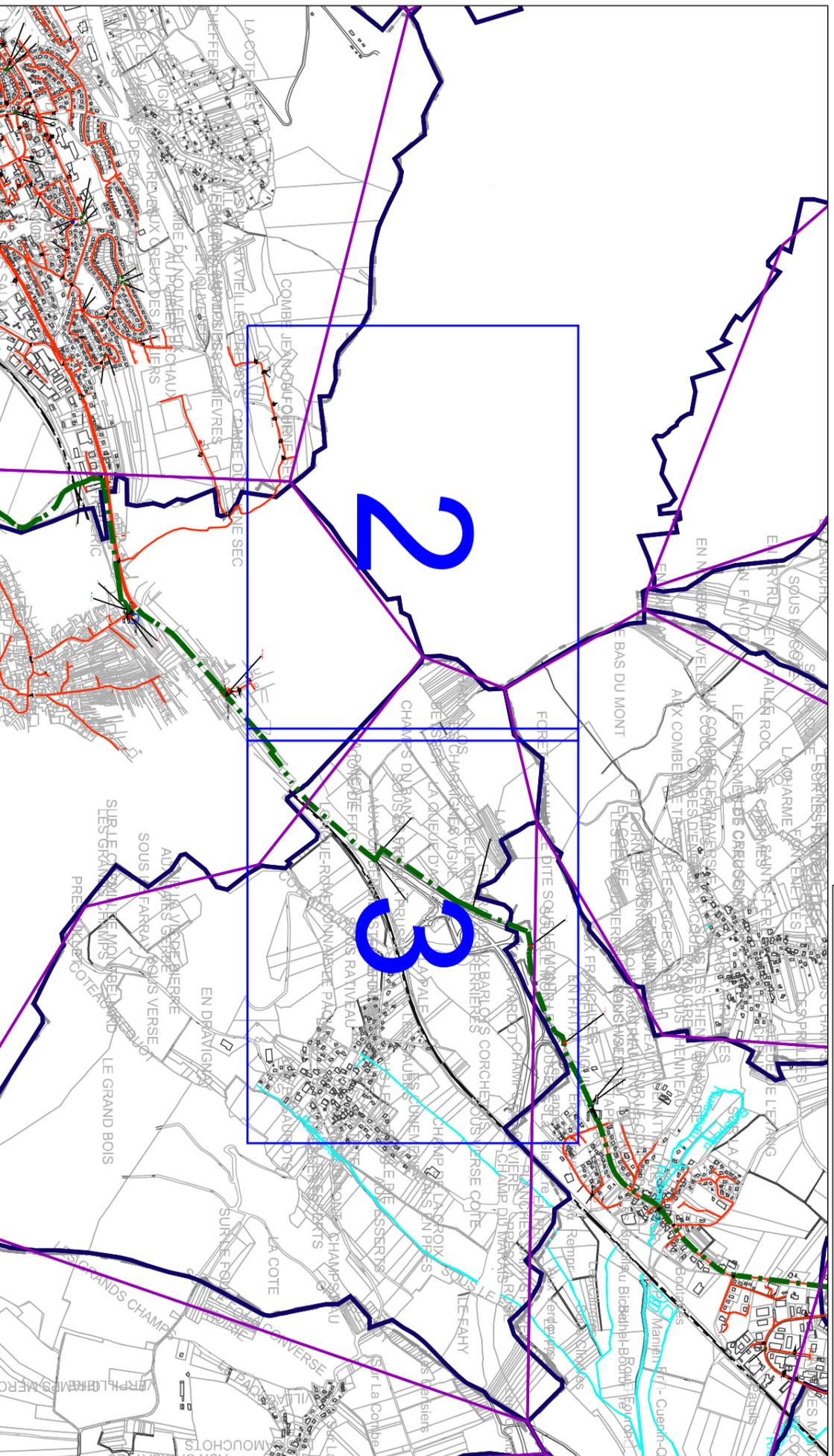
Utilisateur: JU2053

Commune: Echenans-sous-Mont-Vaudois; Banvillars

Code INSEE: 90007; 70206

Date d'impression: 28/10/2022

Nombre de pages: 3



Ce plan représente l'assemblage des plans de précision ci-après.
Il ne peut en aucun cas être utilisé pour repérer nos ouvrages.

GRDF

Format: A3 Paysage

Echelle: 1:5000



URGENCE GAZ **Dommage à ouvrage**
02 47 85 74 44

Autorité Urgence Gaz: 0800 47 33 33

Les présentes plans ne permettent pas une localisation précise des ouvrages souterrains. Ils ne peuvent être utilisés que pour la réalisation d'un ouvrage ou d'un réseau de réseaux souterrains. Ils ne peuvent être utilisés que pour la réalisation d'un ouvrage ou d'un réseau de réseaux souterrains. Ils ne peuvent être utilisés que pour la réalisation d'un ouvrage ou d'un réseau de réseaux souterrains.

Lambert 2 étendu
936005,151 m, 2297971,897 m, L2E

Coordonnées GPS
47,595 ; 6,807



Utilisateur: JU2053

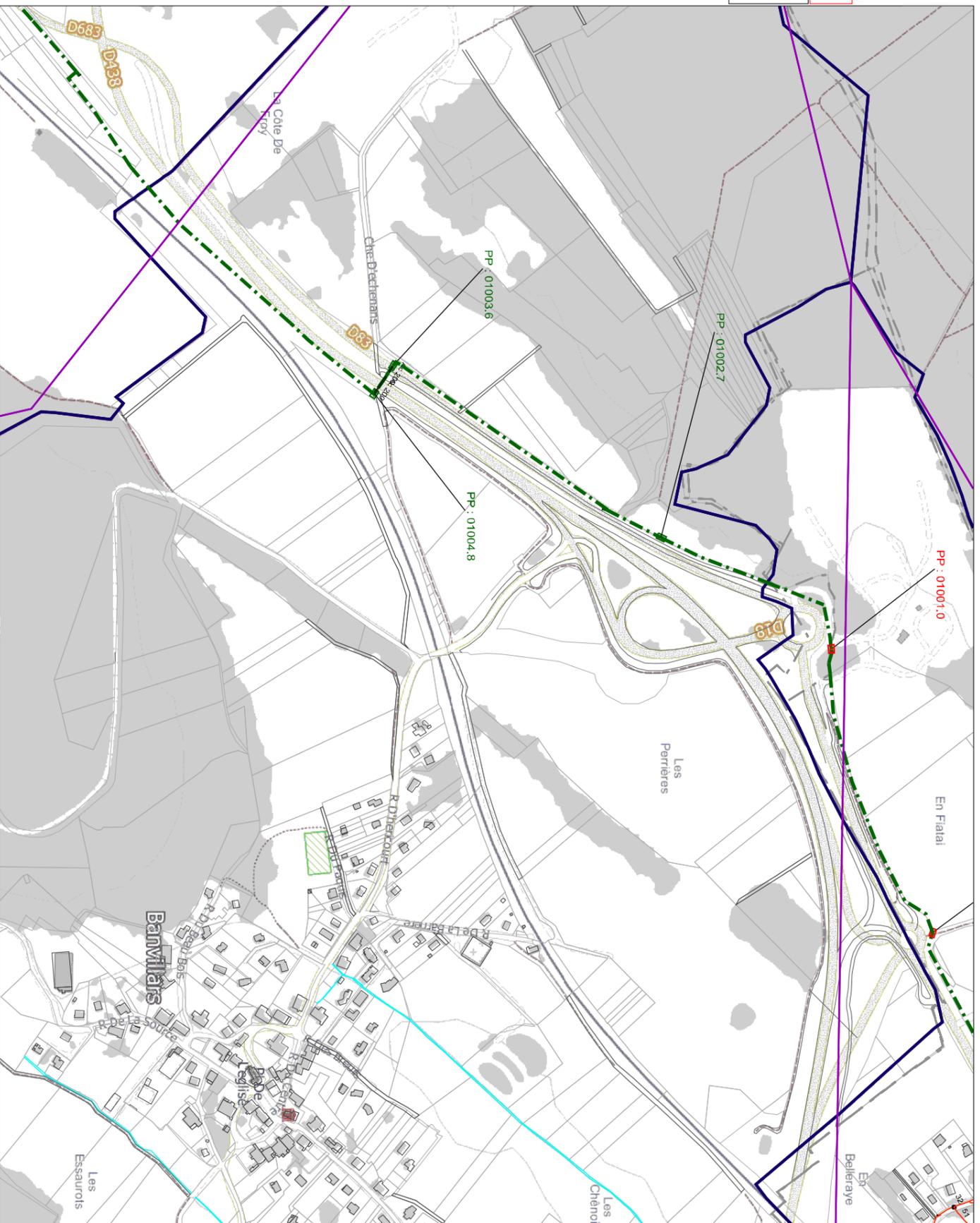
Commune: Banvillars

Code INSEE: 90007

Date d'impression: 28/10/2022

Page 3 sur 3

Description :





DREAL Bourgogne-Franche Comté
Pôle VIOTTE
5 Voie Gisèle HALIMI
BP 31 269
25 0005 BESANCON cedex

À l'attention de M. Jean-Noel LAMBERT

Objet : Avis de SNCF Réseau dans le cadre de la concertation sur le projet d'aménagement en 2*2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans.

Dijon, le 26 octobre 2022

Monsieur,

Dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique, vous avez sollicité l'avis de SNCF Réseau sur votre projet d'aménagement à 2*2 voies de la RN 19 entre les communes d'Héricourt (70) et l'échangeur de Sevenans (90).

Votre projet d'aménagement aura un impact sur le réseau ferré national car il intercepte les voies SNCF, reliant Dole à Belfort, à hauteur de l'ouvrage OA3 – PI SNCF et qu'il vient longer un mur de soutènement nous appartenant sur la commune de Banvillars. Les impacts à venir seront de nature technique et environnementale.

Veillez trouver ci-dessous les éléments qu'il convient d'intégrer à votre projet afin que celui-ci soit conforme pour SNCF RESEAU.

Sur le plan technique, les impacts sur le mur de soutènement et sur l'ouvrage devront faire l'objet de l'envoi préalable d'un dossier de conception spécifique explicitant la nature des mesures de prévention prévues par vos soins afin de prévenir tout risque d'endommagement des infrastructures ferroviaires ou danger sur les circulations ferroviaires. La mise en œuvre des travaux devra également être concertée avec les équipes locales de SNCF RESEAU.

D'un point de vue environnemental, plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont prises en compte par vos soins. Il conviendra de veiller à ce que le projet ne vienne pas créer un impact additionnel, notamment en entraînant la dégradation des milieux situés à proximité des voies ferrées et la rupture des continuités écologiques.

Dans le cadre de votre projet, nous avons affaire à certains habitats ayant de faibles enjeux et d'autres ayant des enjeux forts. D'une manière générale, la zone d'étude n'est pas située à proximité directe d'habitats réglementaires (Natura 2000, APPB notamment). Le projet est compatible avec les principaux outils de planification territoriale, notamment le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Bourgogne-Franche-Comté. Si on se concentre sur les habitats situés à proximité de la voie ferrée (cf. figure 96 de votre dossier), on constate qu'il s'agit principalement de fruticées, ronciers et d'alignement d'arbres. Ce dernier cas requière le plus d'attention.

Pour ce qui concerne la biodiversité, le site d'étude présente des enjeux, notamment pour les chauves-souris et les oiseaux en raison d'un nombre important d'espèces protégées ou patrimoniales. Le projet a été défini en prenant en compte le milieu naturel. Le principal impact sur le milieu naturel concerne les fruticées (3,60 ha) situées à proximité de la voie ferrée.

Dans l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation environnementale, nous pouvons noter de nombreux points positifs dont la proposition de mesures d'évitement du milieu naturel (toutes les zones humides sont également évitées) et de mesures de réduction en faveur des milieux naturels et de l'environnement de manière générale (réduction de l'impact sur la reproduction et l'alimentation des espèces, précautions lors de l'abattage des arbres pour limiter l'impact sur les chauves-souris et les oiseaux, aménagement des passages à grande faune, aménagement pour limiter les collisions avec les chiroptères,...). Et des mesures compensatoires sont prévues car les milieux arbustifs réhabilités (MR10) ne seront pas encore écologiquement fonctionnels au moment de la réhabilitation.

En tant que partie prenante aux discussions, SNCF RESEAU demande à être consulté préalablement à chaque étape de conception et de réalisation du projet pour appréhender précisément les impacts et les avancées. Concernant les aspects environnementaux, notre attention se portera notamment sur la mesure de réhabilitation et gestion des habitats naturels (MR10) et les mesures compensatoires en raison du fait que l'habitat arbustif détruit est situé à proximité directe de la voie ferrée.

Je vous remercie par avance, Monsieur LAMBERT, pour votre vigilance et vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées.

Magali GIRARD
Responsable du Service aux Parties Prenantes

Direction

ARRIVÉ LE

21 OCT. 2022

24 OCT. 2022

COURRIER ARRIVÉ

DREAL B-FC

CCI SAÔNE-DOUBS

Direction Appui aux Territoires et Data

Objet :

Avis concernant la mise en 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans

Affaire suivie par :

Novello Romain

Tel 03 81 25 25 19

Mail : r.novello@saone-doubs.cci.fr

Monsieur Renaud DURAND
Directeur Régional Adjoint
DREAL de Bourgogne-Franche-Comté
Pôle Viotte, 5 voie Gisèle Halimi
25005 Besançon CEDEX

Besançon, le 18/10/2022

Monsieur le Directeur Régional Adjoint,

Vous trouverez via cette lettre notre retour concernant le projet d'aménagement en 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans.

Nous prenons note de ce projet, visant à la mise en place d'une 2x2 voies sur une portion de 4.6 kilomètres entre deux 2x2 voies existantes, en Haute-Saône et dans le territoire de Belfort, et ce dernier ne soulève aucune remarque de la part de nos services.

La RN 19, reliant Paris à Bâle initialement lors de sa création, dessert notre territoire et en constitue un axe majeur.

La portion de cette dernière incluant ce projet d'aménagement relie Lure à Delle, avec des aménagements déjà existants en 2x2, et il s'agirait donc de compléter cette portion afin de permettre une continuité dans la voirie et faciliter ainsi les déplacements des usagers.

L'axe étudié a déjà par le passé fait l'objet de divers aménagements, via un travail en deux sections, entre Héricourt et l'échangeur de Banvillars au début des années 2000, puis entre cet échangeur et Sevenans.

Aujourd'hui, cet axe en 2x1 voie, supporte un flux moyen quotidien de 10 000 passages dans les deux sens, avec notamment une part des poids lourds relativement forte : 12 %, ce qui génère des difficultés de trafic.

On observe principalement des pointes matinales dans la direction de Sevenans avec 400 véhicules par quart d'heure entre 7h et 9h.

En dehors de ces horaires, le trafic est relativement stable mais accidentogène, avec 9 accidents relevés entre 2005 et 2019, pour un total de 4 morts, 13 hospitalisés et 18 blessés légers. La totalité de ces accidents concernaient des véhicules se déportant et percutant ainsi un véhicule de la voie opposée. Aucun accident n'a concerné des chocs entre véhicules d'une même voie.

A titre de comparaison, la portion de la RN 19 entre Lure et Héricourt, intégralement en 2x2 voies, n'a connu qu'un accident mortel entre 2005 et 2019.

Aujourd'hui, en raison des tendances démographiques, ce trafic est mené à se densifier progressivement et l'on attend des flux moyens de l'ordre de 12 000 passages quotidiens en 2025.

Ce projet permettra donc d'intégrer ces dynamiques d'accroissement des flux, en fluidifiant le trafic et en le sécurisant.

Il est à noter, par ailleurs, qu'il favorisera une meilleure intégration paysagère de cette portion dans l'infrastructure globale entre Lure et l'échangeur de Sevenans, et qu'il portera une attention particulière au développement de la mobilité douce, via une piste cyclable au droit du diffuseur de Banvillars.

En conclusion, compte tenu du fait que ce projet vise à concourir au renforcement de la sécurité des usagers, tout en s'efforçant de développer une cohérence paysagère et les mobilités douces, nous approuvons l'aménagement en 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans et émettons un avis favorable.

Le Président de la CCI Saône-Doubs,
Jean-Luc QUIVOGNELe Président de la Chambre de Commerce
et d'Industrie Saône-Doubs
Jean-Luc QUIVOGNE

Le Président

DREAL Bourgogne-Franche-Comté
Direction

11 OCT. 2022

COURRIER ARRIVÉ

Monsieur le directeur régional
DREAL de Bourgogne-Franche-Comté
Pôle VIOTTE
5 voie Gisèle Halimi
BP 31269
25005 BESANCON Cedex

Belfort, le 14 septembre 2022

N/Réf : AA/MH/552

Objet : Recueil de l'avis des chambres consulaires dans le cadre de la concertation inter-services sur le projet d'Aménagement à 2x2 de la RN19 entre Héricourt et Sevenans

Affaire suivie par Marlène Hoyet
03 84 54 54 69
mhoyet@belfort.cci.fr

Monsieur le directeur régional,

Vous avez fait parvenir à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Territoire de Belfort, personne publique associée, le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Sevenans et nous vous en remercions.

Après lecture par mes services du dossier transmis, ce dernier n'appelle à aucune remarque particulière.

En effet, nous ne pouvons que nous réjouir de la fluidification du trafic, du gain relatif à l'accidentologie et de l'intégration environnementale induits par ce projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur régional, l'expression de mes salutations distinguées.

Alain ALBIZATI





Siège Social

130 bis rue de Belfort – CS 40939
25021 BESANCON Cedex
Tél : 03 81 65 52 52

Antenne Belfortaine

JONXION 1
La Tour
1 Avenue de la Gare TGV
90400 MEROUX-MOVAL
Tél : 03 84 46 61 50

N. réf : LM-LL/2022-138

Affaire suivie par

Lysiane MOINAT (CIA 25/90)
Christine YODER (CA 70)

DREAL BOURGOGNE FRANCHE-COMTE

Pôle Viotte
5 Voie Gisèle Halimi
BP 31269
25005 BESANCON CEDEX

A l'attention de M. LAMBERT Jean Noël

Meroux-Moval, le 24 octobre 2022

Objet : RN19, avis PPA

Monsieur,

Vous nous avez transmis, pour avis, le dossier de déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement à 2 x 2 de la RN 19 entre Héricourt et Sévenans.

Nous sommes globalement favorables à cet aménagement et comprenons les objectifs du projet tels qu'ils sont présentés en page 2 du résumé non technique : fluidifier le trafic, diminuer l'accidentologie, maintenir une desserte fine des communes et améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure existante. Nous formulons néanmoins diverses remarques. Nous souhaitons que vous les preniez en compte.

Nos remarques relatives au diagnostic agricole :

Nous avons été sollicités par vos services pour la réalisation d'un diagnostic agricole et une évaluation des impacts agricoles du projet. Il serait souhaitable d'intégrer cette étude au dossier. Il est plusieurs fois fait mention de l'activité agricole dans l'environnement proche de la voie rapide sans toutefois rentrer dans les détails de l'activité alors que ces éléments sont utiles à la compréhension du fonctionnement des exploitations et aux impacts des aménagements qui sont projetés.

Nos remarques relatives aux cheminements agricoles :

L'étude agricole que nous avons réalisée met en évidence que la problématique agricole principale concerne les chemins. En effet, les chemins actuels, établis au moment de la création de la voie rapide, ne sont pas suffisamment entretenus. Nous notons que cette problématique est intégrée à votre dossier en page 15 du document « bilan Concertation-annexe-V7-BPD » : *la responsabilité de l'entretien des chemins de rétablissement longitudinaux existants et à venir sera précisée dans le dossier de déclaration d'utilité publique. Des garanties d'entretien sur le long terme sont effectivement attendues par la profession agricole : entretien des chemins et des haies les bordant.*



Cette problématique trouverait également sa place dans les documents « RN19 HCT SEV 1 DUP Pièce E - Evaluation socio éco » et « RN19 HCT SEV 2 EI PièceA - Résumé non technique » : l'impact du projet sur les circulations agricoles n'est pas intégré au tableau présentant les impacts en phase d'exploitation (en page 10), alors que c'est le principal impact négatif soulevé par la profession. En particulier, le projet de transformation de l'OA 6 en passage à faune inquiète fortement les exploitants, pour les détours que cela va engendrer, alors que les accès aux parcelles ont été déjà très contraints par le passé, par le passage de la voie rapide. Ce pont permettant le passage des véhicules agricoles au-dessus de la voie rapide, a été créé pour desservir les parcelles agricoles lors de la création de la RN 19, il doit être maintenu. Les exploitants agricoles rencontrent de plus en plus de problèmes liés à la circulation routière, d'autant plus en secteur périurbain : rétrécissements de voiries, dos d'ânes, interdictions de circulation, incivilités... L'interdiction de circulation des engins agricoles sur cet ouvrage serait une nouvelle contrainte forte pour les exploitants agricoles, d'autant plus mal vécue si l'on prend en considération les efforts que les exploitants fournissent pour répondre aux besoins de compensation environnementale, par la plantation de haies sur leur parcellaire.

Il nous semble que la cohabitation des usages (activité agricole et circulation de la faune) est possible, dans la mesure où les circulations agricoles, bien qu'essentielles et régulières, n'entraînent pas une fréquentation du pont démesurée, de nature à gêner de façon importante la circulation des animaux. C'est d'ailleurs ce qui est établi en page 16 de l'étude d'impact au 2.2.3.2-2-Détails sur le passage supérieur mixte pour la faune (OA6 – PS VC) : « Ce passage mixte supérieur est situé au cœur du Bois de Fays, trame verte d'importance régionale. Les suivis naturalistes attestent de sa fréquentation à l'existant pour diverses espèces de mammifères notamment ». Ce point a d'ailleurs fait l'objet d'une visite de terrain, le 18 août dernier, du Préfet M. Sodini, et du Président du CD 90 M. Bouquet, qui a permis de valider la nécessité de trouver une solution permettant de concilier les deux usages agricole et passage de la faune.

En page 17 du bilan de la concertation, au 5.1, il est indiqué que la consultation fait ressortir trois enseignements, dont un portant sur le rétablissement des communications notamment en lien avec l'activité agricole. Nous attendons qu'au 5.2, cet enseignement soit effectivement repris dans les suites à donner, et que la circulation des engins agricoles sur l'OA6 reste permise.

La question des circulations agricoles est également l'occasion de demander à nouveau que la circulation des engins agricoles soit autorisée sur la voie rapide. La multiplication des tronçons en 2 x 2 voies permettrait aujourd'hui une cohabitation des usagers sur la voie rapide, comme cela est le cas en Alsace. Il est possible que certains tronçons à une voie ne soient pas adaptés à la circulation des engins agricoles. Nous vous proposons de réfléchir collectivement à cette question. Cela revêt un intérêt pour la profession agricole mais également un intérêt



environnemental puisque la réduction des temps de parcours permettrait de limiter les consommations de carburants.

Notre remarque relative au projet de piste cyclable :

En page 26 de l'étude d'impact vous faites mention de la création d'une piste cyclable de trois mètres de largeur construite dans le cadre des travaux connexes du projet. Nous souhaiterions pour notre complète information que le projet puisse clairement présenter ce projet annexe (son usage, mixte ou non), le chemin en continuité en direction d'Héricourt est en effet utilisé à des fins agricoles de desserte.

Nos remarques relatives aux compensations sur l'espace agricole :

En page 80 de l'étude d'impact, il est indiqué, au paragraphe dédié aux grandes cultures que « La grande culture domine les espaces ouverts agricoles. Ces espaces de cultures annuelles, traités avec des produits phytosanitaires multiples présentent peu d'intérêt écologique. La végétation associée est composée d'espèces tolérantes aux multiples interventions et produits chimiques ». D'une part, nous souhaiterions avoir des précisions sur le diagnostic ayant permis de mettre en évidence l'usage des phytosanitaires sur les cultures présentes dans le secteur. D'autre part, il nous semble qu'il est important de ne pas confondre diversité floristique et enjeu écologique. Les enjeux écologiques des espaces de cultures et de prairies, sur le modèle de polyculture-élevage majoritaires dans notre département, sont au contraire très importants : stockage de carbone, production d'oxygène, refuge et alimentation pour certaines espèces animales,... Ces éléments sont importants à mettre en évidence pour éviter d'opposer systématiquement agriculture et environnement. Il s'agit également de prendre en compte les enjeux de préservation du foncier agricole qui ont été intégrés à la loi climat et résilience.

Cette mise en valeur des systèmes agricoles dans l'étude environnementale nous apparaît d'autant plus importante à mener si l'on considère que les exploitants sont sollicités pour implanter sur leurs parcelles les haies prévues dans le cadre de la compensation environnementale. Tous les exploitants agricoles concernés vont se mobiliser pour mettre en place ces haies, dont l'emplacement a été défini dans l'étude de compensation environnementale. Ils projettent également d'adhérer au programme de plantation volontaire destiné à compenser la perte temporaire de biodiversité, en attendant que les haies prévues par la compensation atteignent leur « potentiel environnemental ». L'adhésion de la profession agricole est attendue sur la compensation environnementale, il serait pertinent d'en tenir compte dans l'étude et de ne pas rajouter des contraintes supplémentaires en compliquant les circulations agricoles et d'accéder aux demandes d'entretien des chemins existants.



Enfin, vous savez que plusieurs protocoles régionaux encadrant les grands ouvrages ont été signés, nous souhaitons vivement que le projet les respecte tant sur les impacts temporaires que définitifs.

Nous sommes à votre disposition pour toute information complémentaire, et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

**Le 1er Vice-Président
de la Chambre
Interdépartementale
d'Agriculture 25/90,**

Georges FLOTAT

**Le Président
de la Chambre
d'Agriculture 70**

Thierry CHALMIN

4 Avis de l'autorité environnementale

Cet avis est consultable dans le Volume 2 « Etude d'impact environnemental », Pièce D « Avis de l'AE et mémoire en réponse à l'avis de l'AE ».