

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DU TERRITOIRE DE BELFORT
PREFECTURE DE HAUTE SAONE
TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE BESANÇON

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

portant sur la déclaration d'utilité publique des travaux d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et Sevenans, l'autorisation environnementale du projet et l'enquête parcellaire, déposée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne Franche-Comté concernant les communes de Brevilliers (70), Argiésans (90), Banvillars (90), Botans (90) et Dorans (90)

28 février 2024 – 9 avril 2024

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

6 mai 2024



Pierre-Marie Badot, Gérard Nérich, Jean-Francis Roth

AVANT-PROPOS

Le présent rapport est établi :

- *au vu de la décision E24000001/25 du 16 janvier 2024 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon*
- *au vu de l'arrêté inter-préfectoral n° 90-2024-01-29-00011 en date du 29 janvier 2024 de MM. les Préfets de la Haute Saône et du Territoire de Belfort, qui organise du 28 février 2024 à 09h00 jusqu'au 02 avril 2024 à 18h00, soit pendant 35 jours, une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans (90) sur les communes de Brevilliers (70), Argiésans (90), Banvillars (90), Botans (90) et Dorans (90) ;*
- *au vu de l'arrêté inter-préfectoral n° 90-2024-03-21-00004 prescrivant, à la demande du Président de la commission d'enquête, la prolongation de l'enquête publique unique jusqu'au 09 avril 2024 à 11h00 en raison de dysfonctionnements - liés à des circonstances extérieures à la préfecture – susceptibles d'avoir affecté la remontée des observations émises par le public via le site internet des services de l'Etat entre le 11 et le 14 mars 2024 ; la durée de l'enquête a ainsi été portée à 42 jours.*

Le rapport présente successivement les considérations générales relatives au projet et à l'enquête publique, l'organisation de l'enquête, son déroulement, la synthèse des avis des personnes associées à l'élaboration du projet, et l'analyse les observations formulées par le public.

Les pièces annexes à ce rapport sont les suivantes :

- *Procès-verbal de synthèse établi par la commission d'enquête en date du 11 avril 2024*
- *Mémoire en réponse du maître d'ouvrage transmis à la commission le 25 avril 2024*
- *Courrier de M. le Président du Département du Territoire de Belfort en date du 19 avril 2024, transmis à la commission d'enquête par les services préfectoraux le 24 avril 2024 après la clôture de l'enquête publique*
- *Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la commune de Botans du 5 avril 2024, transmis à la commission d'enquête le 16 avril 2024 après la clôture de l'enquête publique*
- *Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la commune de Banvillars du 8 avril 2024, transmis à la commission d'enquête le 11 avril 2024 après la clôture de l'enquête publique.*

Les conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête sont présentés dans un document séparé.

1. GENERALITES

1.1. Cadre général du projet

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté, sise à Besançon 5 voie Gisèle Halimi, a déposé le 21 juillet 2023 un dossier d'enquête publique unique, concernant l'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt (70) et l'échangeur de Sevenans (90). Le dossier a ensuite été complété les 03 août et 21 novembre 2023.

L'aménagement projeté concerne une longueur de 4,6 km. Il est localisé sur les communes de Brevilliers (70), Banvillars (90), Argiésans (90), Dorans (90) et Botans (90). Il s'inscrit dans la continuité des aménagements à 2 x 2 voies déjà existants sur cette route nationale.

1.2. Objet de l'enquête

L'enquête publique unique a pour objet une Demande d'Autorisation Environnementale (DAE), une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et une Enquête Parcellaire (EP).

La Demande d'Autorisation Environnementale est prescrite par les dispositions de la Loi sur l'Eau : le Code de l'environnement prévoit en effet que les travaux envisagés sont soumis à autorisation lorsqu'ils concernent la mise en place d'un réseau séparatif, le réaménagement, la destruction ou la création de bassins, ou encore l'installation d'un système d'assainissement provisoire en phase de travaux. La Demande d'Autorisation Environnementale est également nécessaire pour pouvoir déroger, comme le prévoit le projet, à certaines interdictions concernant les espèces protégées, leurs aires de repos et de reproduction.

Parallèlement, le projet implique la réalisation de travaux et une emprise sur le domaine privé nécessitant des acquisitions foncières, ce qui requiert préalablement à sa mise en œuvre une procédure de Déclaration d'Utilité Publique afin de pouvoir procéder le cas échéant à des expropriations. Le Code de l'expropriation prévoit en effet que l'expropriation ne peut être prononcée que si elle répond à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête publique, et s'il a été procédé, contrairement, à la détermination des parcelles à exproprier.

En conséquence, l'Enquête Parcellaire inscrite dans le cadre de cette enquête a pour objet de localiser les emprises foncières concernées par le projet en identifiant les propriétaires ou les ayants droits. En cas d'expropriation, la procédure donnera lieu à une juste et préalable indemnité pour cause d'utilité publique.

Au terme de l'enquête publique, la Déclaration d'Utilité Publique du projet pourra être prononcée par un arrêté préfectoral, ce qui rendra alors possible les expropriations.

1.3. Cadre juridique de l'enquête

Le présent rapport est établi :

- au vu de l'arrêté inter-préfectoral n° 90-2024-01-29-00011 en date du 29 janvier 2024 de MM. les préfets de la Haute Saône et du Territoire de Belfort, qui organise du 28 février 2024 à 09h00 jusqu'au 02 avril 2024 à 18h00, soit pendant 35 jours, une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans (90) sur les communes de Brevilliers (70), Argiésans (90), Banvillars (90), Botans (90) et Dorans (90) ;
- au vu de l'arrêté inter-préfectoral n° 90-2024-03-21-00004 prescrivant, à la demande du président de la commission d'enquête, la prolongation de l'enquête publique unique jusqu'au 09 avril 2024 à 11h00 en raison de dysfonctionnements - liés à des circonstances extérieures à la préfecture – susceptibles d'avoir affecté la remontée des observations émises par le public via le site internet des services de l'Etat entre le 11 et le 14 mars 2024 ; la durée de l'enquête a ainsi été portée à 42 jours ;
- au vu de la décision n° E24000001/25 du 16 janvier 2024, de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon constituant une commission d'enquête composée de trois membres et d'un suppléant.

Le projet nécessitant l'acquisition de biens fonciers, le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (article L.122-1) prévoit que soit arrêtée une procédure de déclaration d'utilité publique, qui a pour objectif de :

- vérifier le bien-fondé et la qualité d'un projet, notamment au regard des impacts sur l'environnement physique, humain et naturel,
- donner au maître d'ouvrage la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- de mettre en compatibilité, le cas échéant, les documents d'urbanisme des communes concernées par l'opération.

Les aménagements projetés entrent également dans le champ d'application des articles L.123-1 à 18 du Code de l'environnement, puisqu'en raison de leurs nature, consistance ou du caractère des zones concernées, ils sont susceptibles d'affecter l'environnement. Ainsi, l'enquête publique porte parallèlement sur une Demande d'Autorisation Environnementale (articles L.181-1 et suivants du Code de l'environnement). Plus particulièrement, le projet d'élargissement de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans est susceptible d'exercer, en phase d'exploitation et de chantier, des effets sur les eaux et les milieux aquatiques. Le projet relève ainsi de la réglementation spécifique des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) dans le cadre d'application des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'environnement.

En dépit de la mise en place de mesures d'évitement et de réduction, le projet, s'il est réalisé, aura des effets sur certaines espèces protégées. De ce fait, il nécessite de déroger à certaines interdictions, telles que prévues dans le cadre des articles L 411-21 et suivants du code de l'environnement, à savoir (i) la destruction de spécimens d'espèces protégées, (ii) la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées et (iii) la perturbation intentionnelle d'individus d'espèces animales protégées.

L'enquête parcellaire prescrite par l'arrêté inter-préfectoral est conduite en vertu des dispositions du Code de l'expropriation (articles R.131-1 à R.131-14). Le dossier constitué, définit exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux, ainsi que l'identité des propriétaires des parcelles concernées. Il est mis à disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet. Les propriétaires de ces terrains sont appelés à faire valoir leurs droits et à consigner leurs observations sur les registres joints au dossier d'enquête publique unique. En vertu de l'article R.132-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les Préfets de la Haute-Saône et du Territoire de Belfort pourront prendre à l'issue de l'enquête parcellaire, le cas échéant, un arrêté de cessibilité désignant chacune des parcelles à exproprier et chacun de leurs propriétaires. Le transfert de propriété pourra avoir lieu par voie de cession amiable si le propriétaire ne s'oppose pas à la cession de ses terrains et est d'accord sur les modalités proposées par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, maître d'ouvrage du projet. À défaut d'accord amiable avec les propriétaires concernés, la procédure judiciaire d'expropriation sera menée. Dans cette hypothèse, ce sera au juge judiciaire qu'il reviendra de prendre une ordonnance d'expropriation et de fixer les montants des indemnités à verser aux propriétaires. Un recours contre l'ordonnance d'expropriation pourra être porté par l'exproprié selon la procédure figurant aux articles R.223-1 à R.223-8 du Code de l'expropriation.

1.4. Composition du dossier d'enquête : liste des pièces constitutives

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public était constitué des pièces suivantes :

- Arrêté inter-préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique (8 pages)
- Avis d'enquête publique unique (3 pages)
- Avis des services
 - Commission Locale de l'Eau (CLE) du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Allan (6 pages)
 - Conseil National de la Protection de la Nature (CNPV, 7 pages)
 - Agence Régionale de Santé (ARS, 3 pages)
 - Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC, 4 pages)
 - Service Biodiversité, Eau et Patrimoine de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté (1 page)
- Guide de lecture (11 pages)
- Volume 1 : Dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
 - Pièce A : Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives (15 pages)
 - Pièce B : Plan de situation (5 pages)
 - Pièce C : Plan général des travaux (8 pages)

- Pièce D : Notice explicative des caractéristiques des ouvrages les plus importants et appréciation sommaire des dépenses (35 pages)
- Pièce E : Évaluation socio-économique (24 pages)
- Pièce F : Avis, bilan de la concertation et mémoire en réponse
 - Concertation (35 pages)
 - Bilan de la concertation et mémoire en réponse (50 pages)
- Volume 2 : Étude d'impact
 - Pièce A : Résumé non technique (16 pages)
 - Pièce B : Étude d'impact (434 pages)
 - Pièce C : Annexes à l'étude d'impact
 - Etudes hydrobiologiques (47 pages)
 - Etude hydrogéologique (26 pages)
 - Liste des espèces présentes dans l'aire immédiate d'étude (63 pages)
 - Etude acoustique (64 pages)
 - Etude de l'air (110 pages)
 - Pièce D : Avis de l'Autorité environnementale (Ae) et mémoire en réponse à l'avis de l'Ae (43 pages)
- Volume 3 : Demande d'Autorisation Environnementale (DAE)
 - Pièce A : Pièces générales (27 pages)
 - Pièce B : Volet Loi sur l'Eau (58 pages)
 - Pièce C : Demande de dérogation au titre du 4^e de l'article L.411-2 du Code de l'environnement (337 pages)
 - Pièce D : Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 (13 pages)
- Dossier enquête parcellaire
 - Notice explicative (6 pages)
 - Etat parcellaire (37 pages)
 - Plans parcellaires (4 plans).

1.5. Présentation du projet

Le dossier comporte un *guide de lecture* qui a pour but d'accompagner le lecteur dans la prise de connaissance du dossier. Ce document présente brièvement le projet, la composition du dossier d'enquête et fournit une table des abréviations accompagnée d'un glossaire.

1.5.1. Volume 1 : Dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

1.5.1.1. Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives

Le volume 1 décrit d'abord succinctement l'objet de l'enquête et fournit les informations juridiques et administratives relatives au projet.

1.5.1.2. Plan de situation

Un plan de situation comportant trois cartes présente la localisation de l'aménagement programmé en le situant par rapport à l'axe Lure – Delle et aux 5 communes traversées.

1.5.1.3. Plan général des travaux envisagés

Quatre cartes fournissent le plan général des travaux envisagés, leur implantation au sein de l'environnement et délimitent la bande de Déclaration d'Utilité Publique.

1.5.1.4. Notice explicative

La RN19 assure la liaison sur 170 km entre l'A31 au nord de Langres (52) et la frontière suisse. La partie Lure - Delle à laquelle est intégrée le tronçon Héricourt – échangeur de Sevenans a fait l'objet d'études préliminaires (Avant-Projet Sommaire) ayant abouti, par décret ministériel du 24 novembre 2003, à la Déclaration d'Utilité Publique de la mise à 2 x 2 voies de la RN19 entre Lure et Delle.

Le 1^{er} mars 2004, le dossier d'Avant-Projet Sommaire Modificatif (APSM) a été adopté par décision ministérielle. En 2006, un deuxième APSM a apporté des compléments et a prévu la mise à 2 x 2 voies de l'axe par doublement côté nord. La réalisation de l'aménagement en 2 x 2 voies sur le tronçon Héricourt-Delle s'est faite de manière séquencée, avec différentes maîtrises d'ouvrage et a été ponctuée d'aménagements provisoires de mise en sécurité.

Le tableau ci-dessous retrace l'avancement du projet sur les différentes sections du tronçon Héricourt – Delle. Le projet soumis à la présente enquête publique concerne la section n°1, dont la physionomie actuelle est à 2 voies avec une bande médiane ponctuelle.

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)

Dans le cadre du projet d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans, une concertation préalable s'est déroulée du 18 au 31 juillet 2022 avec la tenue d'une réunion publique d'information pour les 5 communes concernées. Elle a été précédée à partir du 13 juillet 2021

d'une concertation inter-services. Le projet étant soumis à une évaluation environnementale a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale rendu le 19 octobre 2023 (cf. § 1.5.2.9. et § 1.5.2.10).

En matière de topographie, l'infrastructure actuelle est constituée d'une alternance de secteurs de remblais et de déblais.

Les mesures de trafic réalisées en 2019 montrent que le débit moyen journalier est de 10 000 véhicules par sens avec une proportion de poids lourds élevé de 12% dans la section courante et de 4% dans les bretelles. Pendant les jours ouvrés, le trafic est lié aux flux domicile-travail et est orienté vers Sevenans le matin et vers Héricourt le soir. En direction de Sevenans, le trafic est maximal de 7 à 9 heures, alors qu'en direction d'Héricourt, la pointe est observée entre 16 et 19 heures. Le week-end, le trafic est plus faible et plus symétrique. Les vitesses relevées sur la section courante sont le plus souvent supérieures à la vitesse autorisée (80 km/h sur la chaussée bidirectionnelle et 70 km/h à proximité de l'échangeur). Ce dépassement est source d'insécurité notamment pendant la nuit où les vitesses peuvent dépasser les 100 km/h. Les projections réalisées tendent à montrer une croissance du trafic aux horizons 2025 et 2045.

La section de la RN19 concernée par le projet montre une importante concentration d'accidents en comparaison des autres sections de cet axe et d'autres routes équivalentes. Entre 2014 et 2019, on comptabilise ainsi 9 accidents, mettant en cause 20 véhicules (dont 2 poids lourds, 3 véhicules utilitaires légers et un deux-roues). Ces accidents sont responsables d'un bilan de 4 tués, 13 hospitalisés (dont 7 lors d'un même événement) et 18 blessés légers. L'analyse de la base de données de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) montre que tous sont dus à un véhicule se déportant voire franchissant la ligne centrale.

En matière d'impact environnemental, les dispositifs de collecte et de traitement des eaux en place ne sont plus adaptés aux normes actuelles et l'infrastructure, clôturée sur la moitié de la section, constitue un obstacle aux déplacements de la faune. Elle n'est cependant pas imperméable, notamment du fait de l'existence d'ouvrages de franchissement.

Deux écrans acoustiques sont présents et seront conservés en réponse aux exigences réglementaires.

En matière paysagère, les milieux boisés sont très présents et renforcent la naturalité du secteur.

Le projet vise à permettre un gain en termes d'accidentalité par une diminution du risque de collision et la sécurisation du parcours, ainsi qu'un gain environnemental, notamment en termes d'assainissement. De plus, il contribue à rendre cohérente l'infrastructure globale entre Lure et l'échangeur de Sevenans et il pourra favoriser la fluidification du trafic.

Le maintien en l'état de l'infrastructure existante n'est pas considéré comme une alternative acceptable au regard de l'accidentalité constatée. Lors de la concertation préalable à l'enquête publique de 2003, des variantes en tracé neuf avaient été proposées. Par rapport aux normes techniques et réglementaires en vigueur, le parti d'aménager un élargissement sur place de la RN19 constitue la variante de moindre impact par rapport à un tracé neuf. Le tracé du demi-diffuseur sud de Banvillars permet un aménagement plus compact par rapport au tracé prévu dans l'étude initiale et minimise de ce fait les

impacts sur les milieux naturels. L'optimisation des emprises définitives a permis d'éviter tout impact sur les zones humides.

La mise à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans se traduira par :

- le doublement de l'infrastructure 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 (OA) existants et la démolition / reconstruction d'un OA,
- 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 (OH),
- le rétablissement des 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.

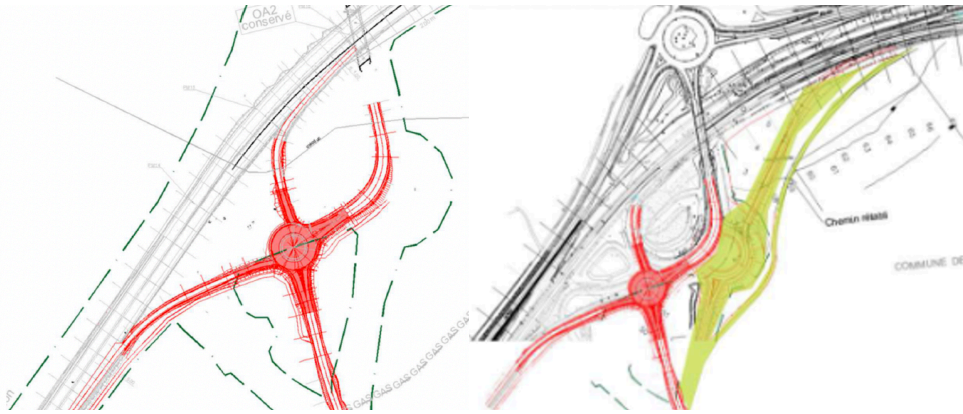
La vitesse de circulation sera de 110 km/h sur l'ensemble de la section, dotée d'un terre-plein central.

Le document liste ensuite les principaux travaux prévus et les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants : géométrie, terrassements et chaussées, ouvrages d'art, diffuseur de Banvillars, rétablissement des communications, équipements de sécurité et d'exploitation, hydraulique et assainissement, dispositifs acoustiques. Les emprises associées sont fournies dans la pièce C – Plan général des travaux.

La concertation avec les acteurs locaux a fait émerger le besoin d'une liaison cyclable entre Brevilliers et Argiésans. Une réflexion sur son tracé est en cours avec les différentes collectivités concernées. L'exploitation ultérieure des voies sera assurée par la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) pour la RN19 et par les collectivités locales pour les ouvrages annexes (diffuseurs, RD18, chemin d'exploitation, voie cyclable).

Les travaux sont prévus sur une durée de 24 à 30 mois avec maintien de la circulation pendant la majeure partie du chantier. Les installations du chantier devront tenir compte de la sensibilité environnementale des sites. Un Plan des Installations du Chantier (PIC) prévu lors de la phase préparatoire permettra de garantir cette sensibilité. La mise en place d'un management environnemental durant toute la phase du chantier a pour objet de respecter la réglementation environnementale et la prévention des pollutions.

La Notice explicative présente ensuite les mesures ERC. La délimitation des emprises permet d'éviter totalement les zones humides présentes au droit du projet. Le tracé actuel du demi-diffuseur sud de Banvillars permet un aménagement avec un impact moindre sur les milieux naturels par rapport au tracé envisagé dans l'étude initiale.



Tracé actuel du demi-diffuseur sud de Banvillars et emprises désormais non nécessaires en vert

La réutilisation et l'optimisation des bassins de décantation ont été conçues de telle sorte que leur nécessaire agrandissement évite les habitats faunistiques et les zones humides.

Le document décrit ensuite les mesures de réduction mises en œuvre en phase travaux pour limiter le risque de destruction d'espèces, pour préserver les habitats naturels et le cadre de vie et les déplacements des habitants. Les mesures concernent l'adaptation des horaires de travaux, du planning de déboisement, la mise en place de suivis écologiques et de phares acoustiques de guidage des chiroptères, l'installation d'un assainissement provisoire, la mise en défens des sites sensibles non impactés par les travaux, la lutte contre les espèces envahissantes et la gestion des déchets. Par ailleurs, les horaires des travaux seront définis pour limiter les nuisances des habitations proches. Une signalisation des itinéraires de déviation en cas de voiries temporairement bloquées sera mise en place.

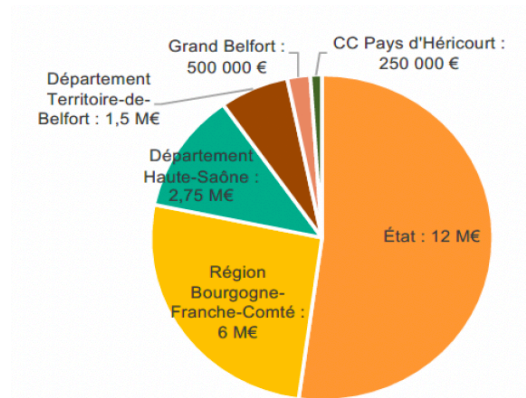
En phase d'exploitation, les mesures de réduction prévues concernent la mise en place et la restauration des clôtures sur le parcours avec intégration de *haies écran* (proches de la route) non attractives pour l'avifaune et les insectes et de *haies habitat* (éloignées de la route) attirant les insectes et produisant des baies pour favoriser l'alimentation des prédateurs. Le réaménagement de points de franchissement de la faune, notamment l'aménagement de l'Ouvrage d'Art OA6, la mise hors d'eau de l'OA5 en lisière du bois de Fays et la réhabilitation de la buse sèche à cet endroit s'inscrivent également dans cette démarche de réduction. Le projet s'accompagne également de la création d'*hibernacula* (habitats de substitution pour les reptiles et la petite faune) sur les différents sites réhabilités et de mares pour les amphibiens.

Les mesures de compensation se traduisent par (i) la restauration des milieux semi-ouverts ou haies à raison de 4,58 ha de milieu arbustifs pendant 15 ans, (ii) la restauration de milieux boisés à raison de 0,38 ha de feuillus en gestion pendant 30 ans et (iii) la pose de nichoirs pour oiseaux (3) et chiroptères (2).

Les mesures en faveur du milieu naturel feront l'objet d'un suivi au cours des années N+1, N+2, N+3, N+5, N+7, N+10, puis tous les 5 ans au cours des années suivantes, et ce jusqu'à la fin de la mesure soit pendant 30 ans pour les mesures de réduction et la mesure de compensation milieux boisés et pendant 15 ans pour la mesure de compensation liée au décalage temporel (milieux arbustifs).

Le coût du projet est évalué à 31,4 M€ dont 1,35 M€ d'études, 0,1 M€ d'acquisitions foncières et 29,95 M€ de travaux. Le financement de ce projet a fait l'objet d'un protocole signé le 7 février 2020 pour un

montant de 23 M€ répartis comme indiqué ci-après. Les travaux sont prévus en 2025 pour une durée de 2,5 ans.



Répartition des financements selon le protocole du 7 février 2020

L'évaluation socio-économique du projet s'inscrit dans le cadre de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et dans l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014. L'évaluation comporte 3 volets : une analyse stratégique, une analyse des différentes options du projet et une synthèse sur le niveau d'atteinte des objectifs.

L'analyse stratégique note l'existence de 2 pôles principaux, la communauté de communes du Pays d'Héricourt et la communauté d'agglomération du Grand Belfort, qui représentent à elles deux plus de 120 000 habitants en 2017. Le commerce, les transports et les services sont les principales activités du territoire d'étude. Les 5 communes concernées par le projet apparaissent comme des secteurs principalement ruraux. Les habitants de la zone d'étude sont très majoritairement des actifs avec un taux de chômage faible de l'ordre de 5%. L'activité agricole est très présente au sein de la zone d'étude, La production concerne principalement l'activité *bovins lait*, ce qui explique que les parcelles agricoles sont principalement tournées vers la prairie permanente et la polyculture destinée à l'alimentation du bétail. Au niveau du trafic routier, le débit moyen journalier est d'environ 10 000 véhicules par sens dont 12% de poids lourds. L'évaluation socio-économique repose sur la comparaison de deux options : une dite option de « référence », qui correspond à la situation dans laquelle le projet ne serait pas réalisé, et une option dite de « projet », dans laquelle le projet est concrétisé. Pour chaque option, des hypothèses de croissance de trafic sont étudiées en prenant en compte les évolutions de la demande de transport avec une projection d'évolution du PIB et de la population. L'analyse conclut qu'il n'y aura pas de trafic supplémentaire sur la RN19 lié à des phénomènes de reports d'itinéraires à la suite du projet.

L'analyse des effets du projet indique que la mise à 2 x 2 voies devrait permettre de diminuer significativement le nombre d'accidents ainsi que leur gravité : le nombre de tués pourrait être divisé par 8 et le nombre de blessés graves par 6,5. Concernant le bruit, l'impact sonore du projet est en deçà des seuils réglementaires et aucun point noir n'est créé par le projet. Le projet induit une augmentation significative des émissions de monoxyde de carbone (CO) et de benzène du fait de l'augmentation de la vitesse maximale autorisée. Les autres polluants ont une émission qui augmente entre 2,8 % et 30% en 2025 et entre 1,8% et 40% en 2045. On constate également une diminution des émissions de particules fines PM10 et PM2.5 à chaque horizon ainsi qu'une diminution du SO₂ en 2045.

En termes de bilan socio-économique, les Valeurs Actualisées Nettes Socio-Économiques (VAN-SE) sont évaluées à :

- 25,4 M€₂₀₂₂ pour les coûts d'investissement,
- 3,7 M€₂₀₂₂ pour l'entretien et l'exploitation,
- 31,3 M€₂₀₂₂ pour les gains de temps monétarisés à l'horizon 2045,
- 16,8 M€₂₀₂₂ pour un gain de confort monétarisé à l'horizon 2045,
- 5,4 M€₂₀₂₂ pour l'augmentation des coûts de carburant,
- 1,4 M€₂₀₂₂ pour les émissions de GES correspondant aux phases de construction, entretien, maintenance et fin de vie du projet,
- 0,31 M€₂₀₂₂ pour les coûts associés à la hausse des émissions de GES pendant la durée de vie du projet,
- 94,7 M€₂₀₂₂ provenant de gains d'accidentalité,
- 2,5 M€₂₀₂₂ de recettes fiscales (TVA, TICPE) dues aux variations de consommation de carburants,
- 6,7 M€₂₀₂₂ de Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP) et de Prix Fictifs de Rareté des Fonds Publics (PFRFP).

Ainsi, lorsqu'il est évalué selon le scénario AMS (avec mesures supplémentaires, c'est-à-dire le scénario prenant en compte les hypothèses de la Stratégie National Bas Carbone (SNBC), le bilan du projet correspond à une VAN-SE de 102 M€₂₀₂₂, ce qui est très positif tant pour la puissance publique que pour les usagers. Le Taux de Rentabilité Immédiate (TRI) est alors de 13,5%. Des tests de sensibilité ont été effectués en prenant en compte le scénario de référence, le gain de temps et la sécurité routière. Avec le scénario AME (Avec Mesures Existantes, scénario de référence) la VAN-SE atteint 119,2 M€ et le TRI 14%. En réduisant les gains de temps de 20%, la VAN-SE reste élevée (96 M€₂₀₂₂). En réduisant les gains en termes de sécurité routière, le bilan reste très positif avec une VAN-SE de l'ordre de 49 M€₂₀₂₂.

1.5.1.5. Concertation publique préalable

La concertation publique préalable sur le projet d'aménagement, prévue conformément aux articles L.121-5 et suivants, R121-19 et suivants du Code de l'environnement, s'est déroulée du 18 au 31 juillet 2022. Elle a eu pour objet d'informer le public sur le projet, de recueillir les questions de la population, ses réactions, attentes, préoccupations et propositions afin d'enrichir le projet préalablement à l'enquête publique. L'information a été relayée par plusieurs articles dans la presse, un affichage dans les 5 communes concernées et sur le site internet du porteur du projet. Des registres ont été tenus pour les observations dans les mairies de ces 5 communes. Une adresse internet dédiée et une adresse postale pour les observations ont également été proposées par le porteur du projet. Une réunion publique d'information s'est tenue le 21 juillet 2022 à Brevilliers en présence de 40 personnes.

Trois contributions ont été adressées par courriel et 5 observations ont été portées sur les registres.

Le maître d'ouvrage constate à l'issue de cette concertation que l'opportunité du projet semble faire l'objet d'un consensus. Il indique que les principaux points ont porté sur le cadre de vie des habitants,

des questionnements sur la prise en compte du bruit et de la qualité de l'air, l'aménagement de la piste cyclable et le rétablissement des communications en lien avec l'activité agricole.

1.5.1.6. Concertation Inter-Services

La concertation inter-services a été engagée conformément à la circulaire du Premier Ministre en date du 5 octobre 2004, à l'instruction technique du 20 novembre 2019 et à l'article L.121-1 V du Code de l'environnement. Le dossier d'enquête publique comporte un tableau synthétisant la teneur des avis exprimés par les services et opérateurs de l'Etat, les collectivités territoriales, les gestionnaires de réseaux, les chambres consulaires. Ce tableau synthétique consigne également les réponses du maître d'ouvrage. Seuls les éléments les plus saillants sont énumérés ci-après.

DDT du Territoire de Belfort

La DDT remarque que le tracé du projet se situe sur des zones caractérisées par des contraintes urbanistiques pour les communes d'Argiésans et de Botans, contraintes qui ne sont pas mentionnées dans le dossier de présentation. Des précisions devront être également apportées par rapport à la carte communale de Banvillars en démontrant l'absence d'impact du projet sur l'activité agricole.

La DDT considère que le projet n'aura pas d'incidence sur les champs d'expansion des crues. Elle propose, pour les risques sismiques, de classer la RN19 en catégorie 3 en référence aux arrêtés du 22/10/2010 et du 26/11/2011. En matière de biodiversité, paysage, bruit et qualité de l'air, la DDT remarque que tous les engagements de l'Etat ne semblent pas être pris en compte dans le projet tout comme des éléments figurant dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT du Territoire de Belfort.

Concernant la protection de l'eau, des restrictions d'usage en période d'alerte ou de crise de sécheresse doivent être prises en compte. Pour les zones humides clairement identifiées, il est nécessaire d'expliquer pourquoi elles ne seront pas impactées.

Au niveau des enjeux agricoles pour l'accès à l'OA6, la DDT propose qu'il ne soit pas exclusivement réservé à la faune mais également autorisé pour le passage de tracteurs. Elle demande également de clairement préciser qui aura la charge d'exploiter les chemins latéraux à la RN19. La DDT relève que seules les terres agricoles déclarées à la PAC et impactées par le projet sont prises en compte dans le dossier. Elle demande que l'ensemble des parcelles impactées soient également identifiées.

Pour la piste cyclable envisagée, la DDT demande que cette partie du projet soit davantage précisée.

Pour mieux appréhender l'état du trafic, la DDT souhaite qu'une cartographie des 8 points de comptages soit fournie.

DDT de la Haute Saône

L'aménagement du projet sur le territoire de la Haute-Saône porte sur une distance de 660 m et sur une zone de 250 m de part et d'autre de la voie de circulation. Le projet est positionné en dehors du périmètre de protection de la biodiversité. La zone Natura la plus proche est à 6,3 km. La ZNIEFF la plus proche est quant à elle à 4,5 km. Sur la zone d'étude, sur les 12 habitats recensés, 3 sont d'intérêt

communautaire (la végétation thermophile, la chênaie-charmaie du Carpino et la prairie de fauche mésophile de l'Arrhenatherion).

Pour le recensement des risques, il manque pour la commune de Brevilliers un arrêté de glissement de terrain et pour les risques de mouvement de terrain, il convient d'ajouter dans l'étude d'impact la chute potentielle de blocs.

La commune de Brevilliers est soumise au Règlement National d'Urbanisme qui permet l'aménagement d'infrastructure de transports. La DDT précise que dans le cadre de l'élaboration du PLUi valant SCoT de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt (CCPH), le projet devra être pris en compte.

La DDT indique que le projet est situé dans le périmètre du SAGE Allan, mais hors captages traditionnels ou prioritaires. Pour éviter l'impact sur le cours d'eau du Brevilliers, elle demande au porteur du projet de prendre toutes les dispositions pour éviter un désordre hydraulique sur ce cours d'eau.

Sur le plan des mobilités, la DDT demande que le dossier fasse apparaître une continuité et une cohérence des aménagements en faveur des mobilités douces (passage d'une piste cyclable) pour une connexion avec la voie verte envisagée par la CCPH.

En conclusion, la DDT de la Haute-Saône constate que la compatibilité avec les documents cadres a bien été étudiée et que le projet ne nécessite pas d'être soumis à une étude préalable agricole.

Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)

En vue de favoriser l'action des secours, le SDIS préconise de cartographier les différents accès au site avec les éléments dangereux stockés durant les travaux, de positionner sur la cartographie les Points de Rencontres des Secours et de les matérialiser sur le terrain par des panneaux visibles.

Escadron Départemental de Sécurité Routière (EDSR) de la Gendarmerie la Haute-Saône

L'EDSR émet un avis favorable considérant que le projet est bénéfique pour le trafic routier et pour la lutte contre l'insécurité routière.

Direction Régionale des Douanes

La Direction des Douanes n'a pas de remarque à formuler sur le projet.

Direction Départementale de la Sécurité Publique du Territoire de Belfort

La Direction Départementale de la Sécurité Publique n'a pas d'avis sur le projet qui n'est pas dans sa zone de compétence.

Office National des Forêts

La surface concernée par la DUP relevant du régime forestier sur les forêts communales de Dorans, Botans, Banvillars et Argiésans, représente 8,6806 ha. L'ONF remarque que l'étude d'impact indique que, seuls 0,25 ha sont impactés par le projet, ce qui paraît très faible. Si d'autres surfaces relevant du régime forestier étaient intégrées au projet, l'ONF devra intervenir pour le bornage des parcelles, l'instruction de la demande de défrichement et le marquage des coupes. L'ONF rappelle que le projet doit être conduit en prévoyant le maintien des infrastructures pour la gestion forestière.

Dans les mesures en faveur de l'environnement, le projet prévoit la mise en place d'un îlot de sénescence de 0,38 ha. L'ONF précise que la surface minimale pour un îlot de sénescence est de 0,5 ha. Si cet îlot est installé en forêt relevant du régime forestier il souhaite être associé à sa localisation. Il rappelle par ailleurs que le suivi écologique et les mesures compensatoires prévues ne sont pas imputables aux propriétaires des terrains, ni à l'Office. L'ONF n'observe pas d'incompatibilité entre le projet et la mise en œuvre du régime forestier sur les forêts qu'il gère. Enfin, il souhaite être destinataire du détail des surfaces boisées impactées par le projet.

Direction Interdépartementale des Routes Est

La Direction Interdépartementale des routes Est (DIR EST) émet un avis favorable en demandant la prise en compte des observations qu'elle a formulées le 23 août 2022.

Région Bourgogne Franche-Comté

Considérant les objectifs principaux du projet (fluidification du trafic, réduction de l'accidentalité, préservation de l'environnement, desserte du territoire, développement des mobilités alternatives), après avis de la commission permanente en date du 21 octobre 2022, la Région a donné un avis favorable au projet.

Conseil Départemental de la Haute-Saône

Le Conseil Départemental demande que les objectifs du projet soient davantage étayés et portent sur les améliorations locales du cadre de vie, de la circulation, des liaisons entre agglomérations urbaines, mais également sur le contexte général de la RN19 avec son ancrage sur le territoire.

Concernant l'Ouvrage d'Art (OA1) reconstruit, le Conseil Départemental demande que le tirant d'air soit de 4,5 m au lieu des 4 m prévus. Il précise qu'il sera vigilant sur la bonne gestion du trafic routier à l'occasion de la modification de l'Ouvrage d'Art impactant la RD 683. Pour le doublement de l'ouvrage de franchissement de voie ferrée (OA3), il demande que le montant des travaux s'élevant à 3,7 M€ soit affiné et réduit dans un souci de maîtrise des dépenses publiques.

Le Conseil Départemental considère que les mesures environnementales compensatoires sont bien identifiées mais qu'elles doivent être quantifiées et localisées précisément.

Considérant que le coût du projet est passé de 26 M€ à 33 M€ le Conseil Départemental demande à l'État d'apporter une contribution supplémentaire.

En conclusion, Conseil Départemental de la Haute-Saône émet un avis favorable au projet sous réserve de la prise en compte de ses observations.

Grand Belfort

Grand Belfort se déclare favorable au projet en restant attentif à l'intégration paysagère et la préservation du cadre de vie. Il se déclare prêt à accompagner le développement d'une liaison cyclable entre Belfort et Héricourt et transmet quatre propositions d'itinéraires.

Communauté de communes du Pays d'Héricourt

La communauté de communes est favorable au projet de la RN19 qui intègre une dimension cyclable. Elle souhaite toutefois un autre tracé pour l'échangeur de Banvillars et sollicite une réunion technique sur le sujet.

GRTGAZ

GRTGAZ signale la présence d'un réseau MPC 16 bars en acier de 168 mm à proximité et passant sous la RN 19. Il considère qu'une étude de comptabilité est nécessaire. Il joint à sa réponse un plan de situation de son réseau.

SNCF

Le projet a un impact sur le réseau ferré à la hauteur de l'ouvrage OA3 qui longe un mur de soutènement appartenant à la SNCF. SNCF RESEAU demande l'envoi préalable du dossier spécifique expliquant la nature prévue des travaux sur ce mur et souhaite une concertation avec ses services lors de leur mise en œuvre.

Concernant les mesures d'évitement et de réduction il apparaît nécessaire de s'assurer que ces mesures ne dégraderont pas les milieux situés à proximité des voies ferrées. La SNCF demande une attention particulière pour les alignements d'arbres.

SNCF RESEAU demande à être consulté à chaque étape de conception et de réalisation du projet.

CCI Saône-Doubs

La CCI émet un avis favorable au projet qui renforce la sécurité des usagers en développant une cohérence paysagère et les mobilités douces.

CCI du Territoire de Belfort

La CCI du Territoire de Belfort se réjouit que ce projet permette une fluidification du trafic, une baisse de l'accidentalité tout en prenant en compte son intégration environnementale.

Chambre d'Agriculture du Doubs et du Territoire de Belfort

La Chambre d'Agriculture est globalement favorable au projet. Elle demande que le diagnostic agricole et l'évaluation des impacts agricoles qu'elle a fournis soient intégrés au dossier d'enquête. Pour l'entretien des cheminements agricoles, elle demande des garanties concernant leur entretien sur le long terme en y intégrant les haies les bordant. Elle demande par ailleurs que l'Ouvrage d'Art OA6 ne soit pas exclusivement réservé à la faune mais également autorisé aux tracteurs agricoles. Le tronçon à 2 x 2 voies permettant une cohabitation des usagers, la Chambre demande que la circulation des engins agricoles y soit autorisée. Elle souhaite également des précisions sur le projet de piste cyclable.

Il est évoqué dans l'étude d'impact l'usage de produits phytosanitaires multiples pour ces espaces où la grande culture domine. La Chambre d'Agriculture demande des précisions sur le diagnostic mettant en avant le recours à ces produits. Elle rappelle les enjeux écologiques des espaces de culture et des prairies. Elle considère qu'il ne faut pas opposer agriculture et environnement et qu'il faut préserver le foncier agricole.

Pour la compensation environnementale, les exploitants sont sollicités pour planter des haies sur leurs parcelles. Ils vont par ailleurs adhérer au programme de plantation volontaire pour compenser la perte temporaire de biodiversité. La profession attend en retour que les contraintes pour la circulation agricole ne soient pas renforcées et que l'entretien des chemins existants soit acté.

Les différentes remarques formulées dans les différents avis ont été prises en considération par le maître d'ouvrage et le dossier a été modifié en conséquence lorsque cela s'est avéré possible.

1.5.2. Volume 2 : Étude d'impact

Une étude d'impact a été réalisée selon les dispositions de l'article 122-5 du Code de l'environnement. La zone d'étude est constituée par une bande de 150 mètres de part et d'autre des emprises du chantier. La zone complémentaire d'étude se situe à l'ouest de la zone d'étude, elle permet d'intégrer le fossé récepteur du bassin 1 jusqu'à son rejet dans le Brevilliers.

1.5.2.1. Principales caractéristiques environnementales et humaines

La zone d'étude est principalement occupée par des zones agricoles ou boisées (73 %) et des zones artificialisées (22%). La topographie de la zone d'étude est schématiquement plane. La zone est délimitée par un ensemble de collines boisées et est traversée par la rivière la Douce. Les sols sont majoritairement des brunisols et des fluvisols. Les terrains non artificialisés montrent un très bon potentiel agronomique.

Aucun site, inscrit ou classé au titre du caractère remarquable de son paysage ou de sa géologie, n'est répertorié dans la zone d'étude ou dans sa proximité immédiate. Aucun site ou monument, inscrit ou classé, bénéficiant d'un périmètre de protection ne se situe dans la zone d'étude. Il en est de même pour le patrimoine archéologique.

Deux cours d'eaux affluents de la Douce coulent dans la zone d'étude et sont franchis par la RN19. Le Brevilliers coule dans la zone complémentaire d'étude et servira d'exutoire pour une partie de eaux collectées. Aucun captage, ni périmètre de protection de captage, pour l'alimentation en eau potable n'est implanté dans la zone. En conséquence, la vulnérabilité des eaux est considérée comme moyenne. En revanche, la vulnérabilité de la masse d'eau souterraine de la zone d'étude (*« Calcaires jurassiques septentrional du Pays de Montbéliard et du nord Lomont », FRDG178*) est considérée comme forte en raison de la nature karstique des sols et du caractère libre de la nappe, ce qui est susceptible de faciliter une pollution accidentelle. La zone complémentaire d'étude sur les territoires de Banvillars et Argiésans comporte une zone humide.

Les risques sismiques, les risques de mouvement de terrain et d'incendie apparaissent très limités dans la zone d'étude. Le risque d'inondation, considéré comme moyen, est principalement lié aux éventuels débordements de la Douce et aux remontées de la nappe phréatique.

L'aire d'étude est constituée principalement d'infrastructures anthropiques, de cultures et de zones forestières. Elle présente également des prairies de fauche mésophiles, des prairies mésophiles eutrophes, des Hêtraies-Chênaies-Charmaies et des bermes sèches recouvertes de buissons. La zone d'étude ne comporte aucun zonage réglementaire ou d'inventaire du patrimoine naturel. Les zonages les plus proches sont situés à environ 2 km et sont constitués de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1. En outre, l'enjeu lié au site Natura 2000 proche n'est pas significatif pour la zone étudiée. La zone d'étude n'est pas concernée par la présence de réservoirs biologiques et de corridors de déplacement d'importance régionale. Parmi les 37 habitats distincts identifiés au sein de l'aire d'étude rapprochée, 7 habitats naturels se rattachant à des habitats d'intérêt communautaire non prioritaires ont été mis en évidence. Le bois du Fays présente un intérêt pour l'habitat des chiroptères. Globalement, les enjeux relatifs aux habitats naturels sont moyens.

Concernant la flore, 1370 espèces sont présentes dans la zone, mais aucune n'est inscrite sur la liste régionale des espèces quasi-menacées. On note par ailleurs la présence de 10 espèces exotiques envahissantes. Quatre espèces de mammifères protégés ont été recensées : Hérisson d'Europe, Muscardin, Écureuil roux, Chat forestier. Seules les deux dernières présentent un enjeu assez fort. Concernant les chiroptères, 15 espèces ont été inventoriées et deux d'entre elles, le grand Rhinolophe et le grand Murin, présentent un enjeu respectivement très fort et fort. Concernant l'avifaune, 60 espèces sont présentes, 57 d'entre elles sont protégées au niveau national. Onze espèces présentent un enjeu moyen. Des enjeux forts sont identifiés pour 4 espèces : le Grand-duc d'Europe, l'Hypolaïs icterine, le Moineau friquet et la Pie-grièche écorcheur. Trois espèces d'amphibiens (Triton alpestre, Grenouille verte, Grenouille rousse) sont recensées dans la zone. Seule la Grenouille rousse présente un enjeu moyen. Quatre espèces protégées de reptiles sont présentes : Coronelle lisse, Orvet fragile, Lézard des murailles et Lézard argile. Seule la Coronelle lisse présente un enjeu assez fort. Les espèces d'insectes inventoriées dans la zone sont au nombre de 64. Parmi celles-ci, 2 espèces, l'Agrion de Mercure et le

Cuivré des marais sont protégées et représentent un enjeu fort et 4 espèces (Œdipode aigue-marine, Grillon bordelais, Criquet des roseaux, Criquet ensanglanté) font l'objet d'un enjeu de patrimonialité moyen. Il n'y a pas d'enjeu piscicole dans les affluents de la Douce.

Concernant les aspects démographiques, la population des communes de la zone d'étude est relativement faible. L'habitat est concentré dans les centres-bourgs sous forme de maisons individuelles. Peu d'habitations sont implantées dans la zone d'étude et seules quelques dizaines le sont dans la zone complémentaire. Les 5 communes concernées possèdent chacune un document d'urbanisme. Quatre d'entre elles sont également couvertes par le schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Territoire de Belfort. L'activité au sein de la zone d'étude est principalement orientée vers l'agriculture, notamment l'élevage laitier, ce qui induit la présence de prairies et de surfaces dédiées à la polyculture. Des sites industriels et commerciaux existent à l'ouest au niveau de la zone d'activités de la Preusse. Les activités de loisirs et de tourisme ne sont que très peu présentes dans la zone concernée par le projet.

La zone d'étude est traversée par plusieurs axes dont 2 sont structurants (RN19 et RD18) ainsi que par la ligne ferroviaire Dole-Belfort. La RN 19 est parcourue chaque jour ouvrables par 10 000 véhicules dans chaque sens. Cet axe, classé voie bruyante de catégorie 2, est équipé à certains endroits de dispositifs acoustiques. Cependant, aucun bâtiment sensible n'est soumis à des dépassements des seuils réglementaires de bruit. La qualité de l'air de la zone d'étude est plutôt bonne et conforme aux normes en vigueur. Le caractère majoritairement rural et périurbain de la zone d'étude ne provoque pas de pollution lumineuse.

Le projet s'appuyant sur un axe existant limitera de ce fait au strict minimum les emprises des infrastructures qui seront créées. Ainsi, l'environnement de la zone d'étude ne subira que très peu d'évolutions significatives et l'artificialisation restera faible. Le projet apportera les évolutions suivantes :

- amélioration de la qualité des eaux superficielles et souterraines grâce à une augmentation de la capacité d'assainissement des eaux de la plateforme ;
- impacts à court terme sur quelques milieux naturels et par voie de conséquence, altération faible de certains habitats faunistiques.

A moyen terme, le potentiel écologique sera renforcé et cela constituera un gain pour la faune et la flore.

1.5.2.2. Principales solutions de substitution et justification du choix du projet retenu

Le maître d'ouvrage considère que l'absence d'élargissement et le maintien en l'état de l'infrastructure existante n'est pas une alternative acceptable en raison du nombre important d'accidents mortels constatés sur la section considérée et des prévisions à 20 ans d'évolution du trafic, qui deviendra proche du seuil de saturation de l'infrastructure existante. En outre, le maître d'ouvrage indique que le parti pris d'aménager un élargissement sur place de la RN19 constitue la variante de moindre impact par rapport à un tracé neuf. Les principales justifications avancées en faveur du choix retenu sont (i) la fluidification de l'accès aux grandes agglomérations du territoire, à l'A36, à l'hôpital Nord-Franche-Comté et à la gare TGV, (ii) la diminution significative du nombre d'accidents et de leur gravité, (iii) une

contribution au développement économique local et (iv) une meilleure insertion environnementale de l'infrastructure, notamment par un assainissement amélioré et une meilleure transparence pour la faune.

1.5.2.3. Analyse des effets du projet

Les effets directs ou indirects du projet sont analysés en détail et leur description est accompagnée de la présentation des mesures associées en termes d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) en distinguant la phase conception/réalisation des travaux de la phase exploitation. Les impacts sur la topographie, les eaux superficielles et souterraines, les zones humides, les risques naturels, le milieu naturel, le paysage, le patrimoine, les activités humaines, les nuisances et les pollutions ont ainsi été évalués avant et après la mise en œuvre des mesures d'évitement et de compensation. Il ressort de ces études que les impacts résiduels sont considérés comme faibles pour l'ensemble des thématiques à l'exception d'un impact résiduel moyen en ce qui concerne les milieux arbustifs et boisés, pour lesquels des mesures de compensation (restauration de milieux semi-ouverts et de haies, mise en place d'îlots de sénescence et de nichoirs ou gîtes artificiels) sont proposées.

Le projet, qui a pour objectif d'améliorer la sécurité et la fluidité de la RN19 sur la section Héricourt - échangeur de Sevenans, n'a pas pour vocation d'ouvrir, dans les communes de la zone d'étude, de nouveaux territoires à l'urbanisation. Celle-ci a été fortement limitée depuis le début des années 2000 et ne sera pas influencée *a priori* par l'aménagement. Le projet ne concernant qu'un nombre limité d'exploitations n'est pas de nature à compromettre l'activité agricole ou sylvicole dans la zone d'étude. Ainsi, les enjeux écologiques liés à un réaménagement foncier agricole et forestier sont considérés comme nuls par le maître d'ouvrage.

En matière de santé publique et de populations exposées, seule une ferme, située sur la commune de Botans, se trouve à proximité immédiate de l'axe et est d'ores et déjà fortement exposée aux nuisances liées à la RN19. Aucun établissement sensible n'est implanté à moins de 300 mètres de la RN19. Les bassins de traitement des eaux implantés le long de l'axe et les mesures de sécurité limitent les risques de pollution des eaux de surface et souterraines et aucun captage en eau potable (ou périmètre de protection d'un captage) ne se situe en aval du projet. En outre, le passage en 2 x 2 voies de la RN19 avec installation d'un séparateur central devrait limiter le nombre et la gravité des accidents de circulation, notamment les collisions frontales. L'étude air et santé qui a été réalisée montre qu'à l'horizon 2045, les émissions de monoxyde de carbone et de benzène augmenteront de manière significative, du fait de l'augmentation des vitesses de 80 à 110 km/h. Les oxydes d'azote, les composés organiques volatils non méthaniques, le nickel et l'arsenic auront également des émissions augmentées entre 1,8% et 40% en 2045 par rapport à 2019. A l'opposé, les particules fines (PM10 et PM2.5) et le dioxyde de soufre diminueront. Les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines PM10 et PM2.5 resteront inférieures aux seuils réglementaires. Les émissions de gaz à effet de serre augmenteront jusqu'à un maximum de 5,6 % par rapport à la situation de référence, essentiellement en raison de l'augmentation de la vitesse. En phase chantier, les nuisances sonores pourront avoir un impact fort sur les populations riveraines. En revanche en phase d'exploitation, le maître d'ouvrage considère que l'impact résiduel des nuisances sonores sera négligeable car les protections acoustiques seront maintenues et le projet n'induit pas de trafic supplémentaire.

1.5.2.4. Analyse des coûts collectifs, de la consommation énergétique liés au projet et des avantages induits pour la collectivité

Le bilan du projet est nettement positif avec une Valeur Actualisée Nette Socio-économique (VAN-SE) de l'ordre de 102 M€ en 2022. Le Taux de Rentabilité Immédiate (TRI) est estimé à 13,5% et le bénéfice net actualisé par euro investi - incluant le Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP) et le Prix Fictif de Rareté des Fonds Publics (PFRFP) - est de 3,23. Les deux-tiers des gains proviennent de l'amélioration de la sécurité routière et le cinquième des gains de temps. L'amélioration du confort représente le troisième poste de gain (12% du total). Les pertes sont consécutives aux investissements, aux coûts d'usage des véhicules, aux coûts d'exploitation, au COFP et au PFRFP. Les pertes liées aux émissions de gaz à effet de serre sont estimées à moins de 5% du total.

1.5.2.5. Coût des mesures environnementales et modalités de suivi

Les différentes mesures environnementales prévues par le projet concernent les actions liées à la protection des eaux, les mesures destinées à améliorer la continuité écologique, les mesures d'intégration paysagère, les mesures de compensation écologiques et les diverses mesures de protection de l'environnement et du cadre de vie en phase de chantier. Le coût de l'ensemble s'élève à 1,38 M€ HT dans les conditions économiques de juin 2021.

Pendant toute la durée des travaux, un management environnemental sera mis en place pour veiller au respect des normes environnementales et contrôler la limitation des pollutions. Des prescriptions spécifiques seront édictées par le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre. Dans le cadre de ce management environnemental seront réalisés (i) une Notice de Respect de l'Environnement (NRE), (ii) un Schéma Organisationnel du Plan de Respect de l'Environnement (SOPRE) et (iii) un Plan de Respect de l'Environnement (PRE). Un écologue assistera le maître d'ouvrage pendant toute la phase de chantier afin de vérifier la bonne application de l'ensemble des mesures prises en faveur du milieu naturel. Un suivi des eaux sera mis en place. Celui-ci intégrera un suivi de la qualité des eaux superficielles et un suivi météorologique pour prendre toutes les dispositions de repli des installations de chantier en cas de crue. Un suivi de 30 ans est prévu afin de s'assurer de l'efficacité des mesures compensatoires et notamment pour vérifier l'efficacité des zones humides de compensation sur les communautés biologiques associées.

1.5.2.6. Conséquences du projet sur l'opération Lure-Delle et effets cumulés d'autres projets connus

Le projet n'induit pas d'augmentation du trafic sur l'axe Lure-Delle et n'aura pas d'effet sur l'urbanisation et l'activité économique du secteur. Un seul projet a été retenu pour l'analyse des effets cumulés : il s'agit du développement du secteur 2 de la « Zone d'Aménagement Commercial (ZACom) du Pôle sud » identifiée dans le SCoT du Territoire de Belfort. Les effets cumulés de ces deux projets sont évalués « globalement faibles à positifs ».

1.5.2.7. Vulnérabilité du projet aux changements climatiques

Le maître d'ouvrage considère que les facteurs de risques liés aux changements climatiques ne peuvent être appréhendés dans leur totalité afin d'éviter leurs incidences, qui au mieux pourront être limitées. Comme indiqué précédemment, le niveau résiduel de risque est classé moyen pour les risques inondation et incendie et faible pour les autres risques. Le maître d'ouvrage estime que la résilience des infrastructures au changement climatique passera par un entretien régulier des ouvrages pour en assurer la pérennité et la sécurité.

1.5.2.8. Compatibilité du projet avec les différents documents d'urbanisme et de planification

Une analyse a été menée pour vérifier la compatibilité du projet avec les différents documents d'urbanisme et de planification, susceptibles de s'appliquer.

Cette analyse a conclu à la compatibilité du projet avec les documents suivants :

- le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Bourgogne-Franche Comté,
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée 2022-2027,
- le Plan de Gestion des Risques Inondation (PGRI) du bassin Rhône-Méditerranée 2022-2027,
- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Allan,
- le contrat de milieu de l'Allan,
- le SCoT du Territoire-de-Belfort,
- le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'Aire Urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle,
- l'Atlas des Zones Inondables (AZI) de la Douce,
- le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt,
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'Argiésans,
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Dorans,
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Botans,
- la Carte communale de Banvillars,
- le Plan d'Occupation des Sols (POS) de Brevilliers (document qui n'est plus valide).

1.5.2.9. Avis de l'autorité environnementale

La commission d'enquête rappelle que pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une Autorité environnementale (Ae) désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le

projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Conformément à l'article L.122-1-1 du Code de l'environnement, l'avis de l'Ae doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, qui la met à disposition du public au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique.

L'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) en tant qu'Autorité environnementale (Ae) a transmis, en date du 19 octobre 2023, son avis délibéré n°2023-86 relatif au dossier de mise à 2 x 2 voies de la RN19 sur la section Héricourt-Sevenans. Cet avis a été publié sur le site de l'IGEDD.

L'Ae rappelle que le projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RN19 entre Lure et Delle, qui a été déclaré d'utilité publique le 24 novembre 2003. Elle remarque que le dossier aurait pu souligner que cet axe est intégré dans des réflexions plus larges, notamment en ce qui concerne le contournement par l'ouest du massif vosgien depuis l'A31 Nancy-Metz jusqu'à l'A36 à Sevenans, ce qui autorise l'évitement par les poids lourds en transit des cols vosgiens et permet de soulager le contournement nord et est des Vosges par l'A4 et l'A35 qui sont saturées. L'Ae observe que le projet est présenté par le maître d'ouvrage comme l'achèvement de l'aménagement Lure-Delle, et est motivé par les besoins de sécurité et de fluidification du trafic. Il consiste en un doublement de la chaussée côté nord, la modification des bretelles du diffuseur de Banvillars, la réorganisation des échanges avec le réseau secondaire sur le demi-diffuseur sud de Banvillars). L'Ae constate que le projet ne décrit qu'une partie des aménagements nécessaires et remarque notamment que le dossier n'aborde pas la renaturation du délaissé lié au déplacement de la RD18 sud, le surcreusement de la RD683, la renaturation d'un ancien tracé. En conséquence, l'Ae recommande d'inclure dans le périmètre du projet l'ensemble des opérations prévues et nécessaires à sa réalisation.

Sur le plan des objectifs de l'aménagement (fluidité du trafic, confort des usagers, amélioration de la sécurité) l'Ae recommande de préciser les vitesses pratiquées en amont et en aval du tronçon à aménager et de procéder à une analyse précise sur ce tronçon des accidents qui y sont recensés.

L'Ae constate des coûts qui diffèrent en fonction des pièces du dossier : 27 M€ dans l'évaluation socio-économique et 32 M€ dans la notice explicative, l'écart pouvant être expliqué par les taxes. Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'intégrer dans le dossier le compte-rendu des engagements souscrits par l'État et le Département de la Haute-Saône en 2004.

L'Ae énumère ensuite les principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine, à savoir :

- la consommation d'énergie, d'espace, de ressources minérales et les émissions de GES,
- le cadre de vie, bruit pollution atmosphérique,
- les milieux naturels, les eaux souterraines, les eaux superficielles, les zones humides, la biodiversité et les paysages.

L'Ae considère que l'étude d'impact est bien documentée et aisée à consulter mais elle demande une relecture éditoriale du dossier pour mettre en cohérence ses différents éléments, notamment en ce qui concerne les références qui sont parfois datées. Elle recommande de bien identifier les liens fonctionnels entre la zone d'emprise et les couloirs de migration des oiseaux de la Zone de Protection Spéciale *Etangs et vallées du Territoire de Belfort*. Concernant les eaux superficielles, l'Ae préconise de mettre à jour

l'étude d'impact pour prendre en compte les documents en vigueur. En matière de qualité de l'air, l'Ae recommande, soit de réaliser une nouvelle campagne de mesure de la concentration de particules fines et très fines, soit de faire apparaître clairement dans le dossier que les valeurs mesurées excèdent les limites des valeurs limites réglementaires.

Concernant les solutions de substitution, l'Ae recommande de procéder à une analyse de variantes mettant en perspective leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, notamment ce qui a trait à l'accidentalité routière et la sécurité des usagers.

L'Ae recommande de préciser les choix retenus en phase chantier pour la réalisation des travaux. Elle recommande notamment de préciser la localisation des bases travaux et des équipements associés, de décrire les mouvements de terres (déblais, remblais, réutilisation) et leur transport, et de présenter les mesures prises pour les réduire et en limiter les incidences. L'Ae préconise également de dimensionner les dispositifs de collecte des eaux de ruissellement pour accepter *a minima* une pluie de retour décennale. L'Ae estime que le dossier n'est pas clair concernant la transparence de l'aménagement projeté en termes de crue.

L'Ae considère que l'ensemble des engagements souscrits en 2004 en matière paysagère doivent être satisfaits sauf s'il est démontré qu'ils ne sont plus pertinents. Elle recommande d'apprécier l'accroissement du trafic routier lié au possible développement économique local susceptible de résulter de l'aménagement.

En matière de protections acoustiques, l'Ae recommande d'analyser la possibilité de renforcer les protections existantes. Elle conseille aux collectivités concernées d'encadrer strictement la constructibilité à proximité de l'axe dans leurs documents d'urbanisme.

L'Ae préconise de détailler le bilan carbone du projet et de décrire les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ou, à défaut, les mesures de compensation. L'analyse des effets cumulés mériterait également d'être approfondie en intégrant le possible trafic induit par les projets de développement des zones d'activité proches.

L'Ae recommande de présenter une étude de sensibilité de l'évaluation socio-économique aux hypothèses retenues pour apprécier sa robustesse. Au terme de cet avis, elle demande au maître d'ouvrage de prendre en compte ses recommandations dans son résumé non technique et de l'actualiser.

1.5.2.10. Réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale

Après avoir établi une synthèse de l'avis de l'Ae, le maître d'ouvrage répond point par point aux recommandations formulées.

En ce qui concerne le périmètre du projet, la DREAL BFC indique la localisation dans le dossier de la description des opérations considérées comme manquantes par l'Ae.

Le maître d'ouvrage considère que, même en l'absence de données détaillées sur les facteurs à l'origine des accidents, la création d'une infrastructure homogène est de nature à limiter les comportements inadaptés des usagers et permet ainsi la réduction du nombre et de la gravité des accidents.

Les engagements souscrits par l'État et le Département de la Haute-Saône en 2004 sont rappelés.

Le maître d'ouvrage indique qu'il a procédé à la relecture et à la mise-à-jour du dossier en ce qui concerne les différents points soulevés dans les recommandations de l'Ae.

La DREAL BFC fournit des informations détaillées concernant les périodes de prospection pour l'ensemble des groupes faunistiques inventoriés, périodes qui incluent les mois favorables.

L'étude d'impact a été mise à jour pour prendre en compte le SDAGE Rhône-Méditerranée 2022-2027 et l'analyse montre la compatibilité du projet avec ce document cadre.

Concernant la recommandation de procéder à une nouvelle campagne de mesure en concentration de particules fines et très fines, ou d'indiquer clairement dans le dossier que les mesures relevées excèdent les valeurs limites réglementaires, le maître d'ouvrage indique que les nouvelles lignes directrices formulées par l'OMS ne sont pas contraignantes puisqu'elles n'ont pas encore été reprises dans le Code de l'environnement. Il mentionne également l'analyse de l'INERIS concernant l'impact de ces nouvelles valeurs seuils, analyse qui montre qu'en se basant sur les niveaux mesurés en 2019, l'ensemble du territoire national serait exposé à des dépassements de la nouvelle valeur seuil pour les PM2.5 et que plus des trois quarts de la population française dépasseraient le nouveau seuil pour le dioxyde d'azote. La DREAL remarque que les futures stratégies de gestion de la qualité de l'air en France et partout dans le monde devront intégrer ces nouvelles données. Le maître d'ouvrage indique qu'un tableau synthétisant les concentrations mesurées dans le cadre du projet et intégrant les nouvelles valeurs guide de l'OMS a été intégré à l'étude d'impact.

Numéro du point	Type de point	Polluants mesurés	Résultats des mesures - concentrations mesurées (µg/m ³)		Concentration moyenne annuelle (µg/m ³) issue des concentrations mesurées	Si surligné en bleu, dépassement de :		
			Hiver	Été		la valeur seuil réglementaire	l'objectif de qualité	la valeur guide de l'OMS
1	Périurbain Trafic	NO ₂	17,3	17,7	17,5	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
2	Périurbain Fond	NO ₂	15,1	14,1	14,6	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
3	Périurbain Trafic	NO ₂	13,9	11,0	12,5	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
4	Périurbain Fond	NO ₂	14,5	10,4	12,4	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
5	Rural Fond	NO ₂	7,1	4,5	5,8	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	< 10 µg/m ³
6	Rural Trafic	NO ₂	17,2	4,6	10,9	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
7	Urbain Trafic	NO ₂	11,6	9,1	10,4	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
8	Périurbain Trafic	NO	14,0	13,3	13,7	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
		PM10	54,3*	23,2	38,8	< 40 µg/m ³	> 30 µg/m ³	> 15 µg/m ³
9	Urbain Fond	NO ₂	12,9	10,3	11,6	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
10	Périurbain Trafic	NO ₂	13,8	12,1	13,0	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
11	Urbain Trafic	NO ₂	12,0	10,2	11,1	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
		NO ₂	11,3 / 11,6	6,3	8,9	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	< 10 µg/m ³
12	Rural Fond	PM10	50,6*	20,3	35,5	< 40 µg/m ³	> 30 µg/m ³	> 15 µg/m ³
		NO ₂	11,9	7,6	9,8	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	< 10 µg/m ³
13	Urbain Fond	NO ₂	11,9	7,6	9,8	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	< 10 µg/m ³
14	Urbain Trafic	NO ₂	11,1	8,8	10,0	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
15	Périurbain Trafic	NO ₂	16,8	15,3	16,0	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
16	Urbain Fond	NO ₂	11,3	7,6	9,5	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	< 10 µg/m ³
17	Urbain Fond	NO ₂	12,3	9,2	10,7	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
18	Périurbain Trafic	NO ₂	15,1	12,7	13,9	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
19	Urbain Fond	NO ₂	14,1	: Invalide	14,1	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³
		PM10	48,7*	25,1	36,9	< 40 µg/m ³	> 30 µg/m ³	> 15 µg/m ³
20	Périurbain Trafic	NO ₂	20,4	19,6	20,0	< 40 µg/m ³	< 30 µg/m ³	> 10 µg/m ³

Tableau 5 : Synthèse des concentrations mesurées aux différents points

Concernant le choix du profil en travers à 2 x 2 voies, le maître d'ouvrage apporte un argumentaire à l'appui de cette solution et conclut qu'il n'existe pas d'autre variante raisonnable de profil.

En réponse aux recommandations de l'Ae, la DREAL BFC a modifié le tableau résumant l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet et les incidences

environnementales probables si l'aménagement est réalisé (Tableau 7 : Modification du tableau au §3.10.2 « Evolution attendue de l'environnement avec ou sans projet » de l'étude d'impact).

Des précisions sont apportées par le maître d'ouvrage en ce qui concerne (i) les modalités de la prise en compte de l'environnement pendant la phase de chantier et (ii) les mouvements de terre et leur transport pendant les travaux.

Concernant le dimensionnement des dispositifs de collecte des eaux de ruissellement, le maître d'ouvrage indique qu'il correspond aux référentiels en vigueur et que l'assainissement projeté est compatible avec les préconisations du SDAGE.

Le maître d'ouvrage apporte des précisions concernant la survenue d'une crue exceptionnelle et conclut que le projet est sans effet sur les lits mineurs et majeurs des affluents de la Douce.

Concernant les engagements souscrits en 2004 en termes de paysage, le maître d'ouvrage souligne que dans le cadre des mesures en faveur de la faune, plus de 8 200 m linéaires de haies seront plantées, répondant donc à ces engagements antérieurs. D'autres engagements n'ont pas été repris dans le projet, dans la mesure où ils ne portaient pas sur le périmètre de l'opération ou ils n'engageaient pas uniquement le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage apporte des arguments à l'appui de sa conclusion selon laquelle aucun développement économique n'est par essence lié à la nouvelle infrastructure routière. En conséquence, il considère que le trafic induit sera nul.

Des précisions sont fournies quant aux émissions de GES et le maître d'ouvrage conclut que l'impact du projet sur ces émissions seront faibles.

En matière d'effets cumulés, le maître d'ouvrage indique que les projets de développement des zones d'activités situées à proximité ont été pris en compte et qu'ils ne sont pas de nature à augmenter le trafic.

Le pétitionnaire décrit les tests de sensibilité de l'évaluation socio-économique aux hypothèses retenues. Ces tests indiquent que la Valeur Actualisée Nette Socio-économique (VAN-SE) demeure nettement positive dans tous les cas étudiés, en raison de gains significatifs permis par l'amélioration de la sécurité routière, des temps de parcours, ainsi que du confort procuré.

1.5.3. Volume 3 Demande d'Autorisation Environnementale (DAE)

1.5.3.1. Pièces générales

Dans le respect des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement, la Demande d'Autorisation Environnementale (DAE) relative au projet de mise à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans est motivée par la réalisation des travaux suivants :

- mise en place d'un réseau séparatif avec un système d'assainissement et un système de drainage,
- réaménagement de 3 bassins existants (bassins 2, 4 et 5),

- destruction d'un bassin existant (bassin 1),
- débranchement d'un bassin existant (bassin 3) du réseau d'assainissement, en vue d'une renaturation du milieu, les eaux étant transférées vers le bassin 4,
- création d'un nouveau bassin (bassin 1 bis),
- mise en place en phase travaux d'un système d'assainissement provisoire.

La DAE répond également aux articles L.411-21 et suivants du Code de l'environnement afin de déroger à certaines interdictions concernant les espèces protégées, à savoir :

- la destruction de spécimens d'espèces protégées,
- la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces protégées,
- la perturbation intentionnelle d'individus d'espèces animales protégées.

1.5.3.2. Volet Loi sur l'Eau

Le projet décrit les caractéristiques des rétablissements des écoulements naturels. Deux Ouvrages Hydrauliques (OH) Ouest et Est de la Douce sont présents au droit de la RN19 à proximité du village d'Argiésans pour le premier et en milieu agricole sur la commune de Banvillars pour le second. Ces deux ouvrages ne feront pas l'objet d'aménagement puisqu'ils sont d'ores et déjà dimensionnés pour contenir une crue centennale. Le projet ne portera pas atteinte aux lits mineurs des cours d'eau franchis et n'aura pas d'impact sur les zones humides ou temporaires au droit des affluents de la Douce.

La collecte et le traitement des eaux pluviales de la plate-forme routière seront réalisés grâce à un réseau séparatif permettant de faire transiter les eaux collectées vers un ouvrage de traitement. Un système de drainage permettra d'intercepter les écoulements extérieurs. Le système de collecte des eaux sera imperméabilisé sur l'ensemble du projet. Le système d'assainissement est dimensionné en vue de traiter une pluie décennale.

La réalisation du projet augmentera les surfaces imperméabilisées de 6,67 ha qui occuperont *in fine* 17,00 ha.

Les calculs de charges polluantes en sortie de bassins pour l'élargissement de la RN19 montrent qu'après abattement dans les bassins de décantation :

- les valeurs seuils du « très bon état écologique » des eaux sont respectées pour les matières en suspension (MES) et les hydrocarbures totaux (HC),
- les eaux sont en « bon état écologique » en ce qui concerne leur demande chimique en oxygène (DCO)
- les concentrations d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) respectent les normes de qualité environnementale en ce qui concerne le « bon état chimique »,
- les concentrations de zinc (Zn) et cuivre (Cu) correspondent à un « mauvais état écologique » des eaux,
- les concentrations de cadmium sont telles que le « bon état chimique » n'est pas respecté.

		Impacts évènement critique (Scenario 2045)						
		Etat chimique		Etat écologique				
n° de bassin	Milieu récepteur	Cd (µg/l)	HAP (µg/l)	MES (mg/l)	DCO (mg/l)	Zn (µg/l)	Cu (µg/l)	HC (mg/l)
1	Ruisseau de Brevilliers	0.329	0.116	18.187	25.924	57.393	4.690	0.892
2	Fossé longeant le voie ferrée	0.329	0.116	18.187	25.924	57.393	4.690	0.892
4	Le ruisseau « Pré de la Roses » affluent de « la Douce »	0.329	0.116	18.187	25.924	57.393	4.690	0.892
5	Probable fossé local (rejet bien aval dans la Douce)	0.329	0.116	18.187	25.924	57.393	4.690	0.892

Légende Respect Non Respect Très bon Bon Moyen Médiocre Mauvais

Concernant ces charges polluantes, le maître d'ouvrage considère cependant que « Ces résultats sont cependant à prendre avec un certain recul car la méthode de calcul du SETRA date de 2006. Ainsi les évolutions technologiques ayant eu lieu depuis 2006 permettent de limiter les émissions de polluants des véhicules dans l'environnement et de considérer ces résultats comme surestimés. »

Sur un plan quantitatif, les apports des bassins de décantation après réalisation du projet ont été évalués et sont considérés comme faibles.

En phase de chantier, un système d'assainissement provisoire et une interdiction de rejets directs sont prévus. Une procédure est également envisagée pour faire face à une pollution accidentelle dans le respect du Plan de Respect de l'Environnement (PRE) qui s'appliquera à toutes les entreprises du chantier. Ces dernières devront aussi prendre en compte la Notice de Respect de l'Environnement fixée par le maître d'ouvrage. Par ailleurs, en cas d'incident, le maître d'ouvrage sera tenu de déclarer à l'autorité préfectorale et aux maires des communes concernées tout incident présentant un danger pour la santé, la qualité et la circulation ou conservation des eaux. Ces dispositions s'appliquent également en phase d'exploitation.

Afin de respecter la réglementation édictée en termes de qualité de rejet des eaux dans le réseau public, le porteur du projet se conformera à l'arrêté du 13 février 2002 fixant les prescriptions générales applicables aux consolidations, traitements ou protection des berges soumis à déclaration et celles établies par la police de l'eau lors de l'exécution de travaux en rivière. En nappe alluviale, le porteur du projet s'engage à ce que le dispositif d'infiltration des eaux pluviales ne permette pas le contact direct des effluents rejetés avec l'eau de la nappe. Sur la qualité du rejet des eaux après traitement, il s'engage également à ne pas dépasser 30 mg/L pour les MES et 5 mg/L pour les hydrocarbures. Pour les quantités de rejet des eaux pluviales dans les cours d'eau, il se fixe comme objectif de respecter les seuils de bon état tels que définis par la réglementation. Le maître d'ouvrage indique que le dimensionnement des ouvrages est suffisant pour évacuer les débits à traiter.

1.5.3.2. Demande de dérogation au titre des articles L411-1 et suivants, volet « espèces protégées »

Après une présentation et une justification de l'intérêt public majeur du projet, son contexte écologique est abordé. Dans l'aire d'étude rapprochée, il existe 3 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type 1 (*Basse vallée de la Savoureuse, Pelouse sèche au sud du Bosmont, Pelouses du Bois de la Brosse*). Il existe également un espace qui rentre dans les dispositions de l'Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope (APPB) : il s'agit de la « *Basse vallée de la Savoureuse (FR3800882)* »

située à 3,3 km de l'aire d'étude rapprochée, et qui regroupe près de 150 espèces faunistiques dont certaines d'intérêt majeur.

Le porteur du projet indique que l'enjeu lié aux sites Natura 2000 n'est pas significatif pour la zone étudiée. Cette dernière n'est pas non plus concernée par un réservoir de biodiversité, ni par un corridor écologique de la Trame Verte et Bleue (TVB). Toutefois, les sous-trames écologiques de la TVB (milieux en mosaïque paysagère et aquatiques) concernent pour l'aire d'étude, les lisières de la forêt de Fays, les petits bois du lieu-dit « les Perrières » à Banvillars et les 2 petits cours d'eau au sud de la voie ferrée.

Dans l'aire d'étude, 2 éléments fragmentant sont recensés : la RN19 existante et la voie ferrée Belfort - Montbéliard. La zone d'étude, qui s'étend dans un environnement majoritairement rural, la pollution lumineuse peut être considérée comme faible à moyenne. Les données de collisions routières avec la faune font état de 49 collisions entre 2011 et 2020. Au niveau de l'espace forestier aucune forêt domaniale n'est recensée sur l'espace d'étude qui englobe 2 forêts communales, celles d'Argiésans et de Botans, ainsi que des bois privés. Une zone humide est recensée sur l'aire d'étude. Elle est formée d'une prairie entre les deux cours d'eau temporaires traversés par la RN19 sur les communes de Banvillars et Argiésans.

Parmi les Plans Nationaux d'Actions (PNA), seuls les PNA pour le Milan royal, les chiroptères, les papillons de jour et pollinisateurs sauvages sont pris en compte dans le dossier.

L'état actuel des milieux naturels qui a été réalisé montre que 12 des habitats observés sont d'intérêt patrimonial. Les milieux forestiers, arbustifs, palustres, prairiaux, anthropiques et artificiels ainsi que les zones humides font l'objet d'une description détaillée.

Un total de 1370 données floristiques a été enregistrée en 2020 sur la zone d'étude rapprochée. Parmi celles-ci, 15 espèces ont été retenues pour leur statut patrimonial, dont le Polygala à feuilles de serpolet qui est considérée comme quasi menacée. Les études montrent aussi la présence de 10 espèces végétales exotiques envahissantes.

Sur la zone d'étude élargie ont été recensées 13 espèces différentes de mammifères, essentiellement communes dont le Sanglier, le Chevreuil, le Chamois pour la grande faune et le Blaireau, le Renard, le Chat forestier et le Lièvre d'Europe pour la petite faune. Aucune espèce patrimoniale menacée n'a été recensée. Seules 4 espèces ont des enjeux moyens à forts : le Chat forestier, le Hérisson d'Europe, le Muscardin et l'Écureuil roux.

Concernant les chiroptères, 15 espèces différentes ont été recensées sur la zone d'étude parmi les 28 espèces identifiées en Franche-Comté. Toutes ces espèces de chiroptères sont protégées. Il existe un intérêt patrimonial très fort pour le Grand Rhinolophe et fort pour le Grand murin et la Barbastelle d'Europe.

Cinq cortèges d'oiseaux fréquentent la zone d'études : espèces ubiquistes, de milieux ouverts, boisés, rupestres et aquatiques. Parmi ces cortèges, 18 espèces présentent un enjeu *a minima* moyen et 11 espèces sont considérées comme patrimoniales : Grand-duc d'Europe, Hypolaïs ictérine, Moineau

friquet, Pie grièche écorcheur, Milan noir et royal, Linotte mélodieuse, Bruant jaune, Chardonneret élégant, Verdier d'Europe et Lorient d'Europe.

Pour les amphibiens, peu de sites sur la zone d'étude sont favorables à leurs reproductions. Seules 3 espèces y ont été recensées : Grenouille rousse, Grenouille verte et Triton alpestre.

Sur la zone concernée, 5 espèces de reptiles ont été identifiées : Coronelle lisse, Orvet fragile, Lézard de murailles, Lézard agile, Couleuvre à collier.

Sur la zone d'étude rapprochée l'enjeu de conservation des 64 espèces d'insectes répertoriées est considéré comme faible.

Au niveau de la faune piscicole, des mollusques et invertébrés aquatiques, l'enjeu est considéré comme nul sur la zone d'étude.

Parmi les enjeux liés aux réseaux écologiques, il est apparu que :

- pour les habitats observés, 11 présentent un intérêt patrimonial dont 7 sont d'intérêt communautaire et 4 caractéristiques des zones humides,
- qu'aucun enjeu lié à la flore protégée n'est recensé,
- que 46 espèces de faune protégée sont identifiées sur la zone, dont une à enjeu très fort le Grand Rhinolophe, 11 à enjeu fort, 11 à enjeu assez fort et 23 à enjeu moyen.

Afin de maintenir une fonctionnalité écologique au sein du site à aménager, des mesures d'évitement sont prévues en écartant du projet, les secteurs à fort enjeu (zones humides, boisements) et en privilégiant la réalisation des travaux avec l'utilisation des infrastructures existantes.

Les impacts du projet sont décrits par ailleurs (cf. 1.5.2. Volume 2 : Étude d'impact). Pour limiter ces impacts, des mesures de réduction sont prévues par le maître d'ouvrage. En phase travaux, ces mesures de réduction sont constituées par :

- l'adaptation des horaires de travaux,
- l'adaptation du planning de travaux,
- le suivi environnemental pendant le chantier,
- des mesures de précaution vis-à-vis des espèces à fort enjeu de conservation (chiroptères, amphibiens),
- la protection lors de l'abattage des arbres,
- la lutte contre les espèces exotiques envahissantes,
- la mise en place de dispositifs limitant les pollutions accidentelles des cours d'eau et des sols,
- la gestion des déchets,
- le balisage des sites sensibles,
- un planning de mise en œuvre de mesures de réduction en phase travaux sur un cycle biologique complet.

En phase d'exploitation, les mesures concernent :

- la réhabilitation et gestion des habitats naturels, soit 15,84 ha (3,05 ha de milieux arbustifs, 6,64 ha de milieux ouverts à arbustifs et 6,15 ha de milieux ouverts) auxquels s'ajoutent 8,21 km de haies,
- la mise en place d'*hibernaculum*,
- la mise en place de mares pour les amphibiens,
- la pause de clôture pour la faune,
- l'aménagement de passage à grande faune,
- le rétablissement des continuités écologiques pour la petite faune,
- un aménagement pour limiter les collisions avec les chiroptères.

Après prise en considération de ces mesures de réduction, les impacts résiduels du projet sont évalués. L'impact brut est jugé réduit pour les milieux prairiaux et arbustifs, modéré et tempéré pour les milieux prairiaux réhabilités, non significatif pour les milieux anthropiques, et nul pour les milieux palustres. Pour la flore patrimoniale et les zones humides l'impact est jugé nul. Pour les mammifères terrestres à enjeu, l'impact est jugé non significatif. Il est considéré comme faible pour les chiroptères et les oiseaux à enjeu, non significatif pour les reptiles à enjeu, sans incidence pour les amphibiens à enjeu et nuls sur la faune piscicole et les mollusques et invertébrés aquatiques à enjeu.

Pour limiter les impacts résiduels significatifs du projet après les mesures d'évitement et de réduction, le porteur du projet propose des mesures de compensation pour les milieux arbustifs et boisés. La surface résiduelle pour les milieux arbustifs est estimée à 3,05 ha. Les milieux arbustifs mettant 10 ans pour retrouver 100% de leurs fonctionnalités écologiques, la perte liée au décalage temporel est estimée à 4,58 ha. La surface résiduelle de boisement impacté par le projet est de 0,25 ha et le besoin de compensation s'établit à 0,38 ha. Ce ratio de compensation de 1,5 est basé sur celui appliqué à la Barbastelle d'Europe dont l'impact résiduel est le plus fort.

Les mesures de compensation, basées sur une recherche d'équivalence écologique, se feront au moyen d'une restauration de milieux semi-ouverts ou de haies et une restauration de milieux boisés. L'emprise de la DUP a été élargie afin d'inclure les parcelles nécessaires à l'acquisition pour mener ces compensations. Chaque site de compensation a fait l'objet d'un Plan d'Aménagement et d'Orientation de Gestion (PAOG) qui prévoit la compensation sur une durée de 15 à 30 ans.

Les mesures de restauration et de gestion des milieux arbustifs envisagées sur les sites de compensation portent sur :

- la plantation de haies,
- la diversification de haies existantes,
- la restauration de prairies abandonnées,
- l'aménagement du pâturage,
- l'aménagement de la fauche,
- la conversion de cultures en prairie.

Pour cette dernière compensation, deux parcelles ont été retenues sur les communes de Chenebier et Evette, situées à moins de 10 km du site impacté. Elles appartiennent au même propriétaire. Le gain écologique étant d'environ 1,58 ha, trois autres sites sur la commune de Banvillars et au lieu-dit les Vals en Prés sont éligibles pour compléter les besoins en compensation. Les sites de compensation retenus représentent au total un gain écologique de 5,1 ha pour une dette fixée à 4,58 ha.

Pour la compensation des milieux boisés, il est prévu la création d'îlots de sénescence. La parcelle retenue est située sur la commune de Banvillars au lieu-dit Le Fays. Elle représente un gain écologique de 0,43 ha.

Sur les sites de compensation, le porteur du projet précise qu'une attention particulière sera portée aux espèces exotiques envahissantes. Le maître d'ouvrage estime que les mesures de compensation retenues permettront de réduire au minimum les impacts résiduels initiaux sur les espèces protégées.

En matière de suivi et d'accompagnement, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un suivi de la faune sur l'emprise de toutes les mesures de réduction et de compensation. En mesure d'accompagnement, il est proposé un rétablissement de la continuité écologique pour la petite et moyenne faune (passage inférieur de la rue d'Argiésans) et la construction de nichoirs pour le Moineau friquet.

1.5.3.2. Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000

L'étude des incidences du projet sur les sites Natura 2000 est faite au regard des dispositions de l'article L 414-4 du Code de l'environnement. Dans un rayon de 10 km autour de la zone d'étude, deux sites sont recensés :

- La Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « *Etangs et vallées du Territoire de Belfort* »;
- La Zone de Protection Spéciale (ZPS) « *Etangs et vallées du Territoire de Belfort* ».

Les deux sites se trouvent au plus près à 6,3 km de la zone d'étude. De nombreuses infrastructures de transports linéaires (A36, LGV Rhin-Rhône, R19, canal de la Haute-Saône) limitent fortement les connexions écologiques. De plus, la zone d'étude appartient au bassin versant de la Savoureuse sans lien avec celui des deux sites Natura 2000. Si certaines espèces présentes dans les sites Natura 2000 peuvent éventuellement s'alimenter dans la zone d'étude (chiroptères, mammifères, oiseaux) en raison de leur large rayon d'action, elles peuvent se reporter sur d'autres sites d'alimentation. Bien que des incidences du projet (destruction d'habitats, dérangement) sont à considérer en phase de travaux et d'exploitation, aucun lien fonctionnel n'a été démontré entre les espèces de la zone d'étude et celles des sites Natura 2000.

1.5.4. Enquête parcellaire

La notice explicative présente brièvement les objectifs du projet, son contenu et ses principales mesures visant à réduire et compenser les impacts du projet. Le document précise que l'enquête parcellaire est menée en parallèle à la Déclaration d'Utilité Publique, qui permet de mettre en œuvre si nécessaire la

procédure d'expropriation lorsque le maître d'ouvrage n'est pas assuré de la maîtrise des emprises foncières nécessitées par le projet.

L'enquête parcellaire permet de déterminer précisément les emprises foncières nécessaires à l'exécution des travaux et de mentionner l'identité des propriétaires et ayants-droits.

Le dossier d'enquête comporte quatre plans parcellaires, qui localisent les emprises nécessaires à la réalisation de l'aménagement projeté et des travaux inhérents. Un état parcellaire recense, pour toutes les parcelles touchées, les titulaires des droits.

Les demandes de réquisition d'emprise totale seront examinées dans le cadre de la législation en vigueur.

2. ORGANISATION DE L'ENQUETE

2.1. Désignation de la commission d'enquête

Par décision n° E24000001/25 en date du 16 janvier 2024, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon a désigné une commission d'enquête constituée comme suit :

Président : M. Pierre-Marie Badot
Membres titulaires : M. Jean-François Roth
M. Gérard Nérich
Suppléant : M. Gilles Maire

2.2. Arrêtés d'ouverture d'enquête

L'arrêté inter-préfectoral n° 90-2024-01-29-00011 en date du 29 janvier 2024 de MM. les préfets de la Haute Saône et du Territoire de Belfort organise du 28 février 2024 à 09h00 jusqu'au 02 avril 2024 à 18h00, soit pendant 35 jours, une enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans (90) sur les communes de Brevilliers (70), Argiésans (90), Banvillars (90), Botans (90) et Dorans (90).

L'arrêté inter-préfectoral n° 90-2024-03-21-00004 prescrit, à la demande du président de la commission d'enquête, la prolongation de l'enquête publique unique jusqu'au 09 avril 2024 à 11h00 en raison de dysfonctionnements - liés à des circonstances extérieures à la préfecture – susceptibles d'avoir affecté la remontée des observations émises par le public via le site internet des services de l'Etat entre le 11 et le 14 mars 2024 ; la durée de l'enquête a ainsi été portée à 42 jours.

2.3. Réunions avec le porteur de projet. Visite des lieux. Investigations complémentaires. Procès-verbal de synthèse. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Le 13 février 2024 au matin, la commission d'enquête a rencontré à Méroux-Moval, deux représentants de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, M. Jean-Noël Lambert, chef de projet à la DREAL BFC et M. Frédéric Guibourg, directeur adjoint du service Transports Mobilités de la DREAL BFC. L'après-midi a été consacré à une visite détaillée de la section de la RN19 concernée par le projet d'aménagement.

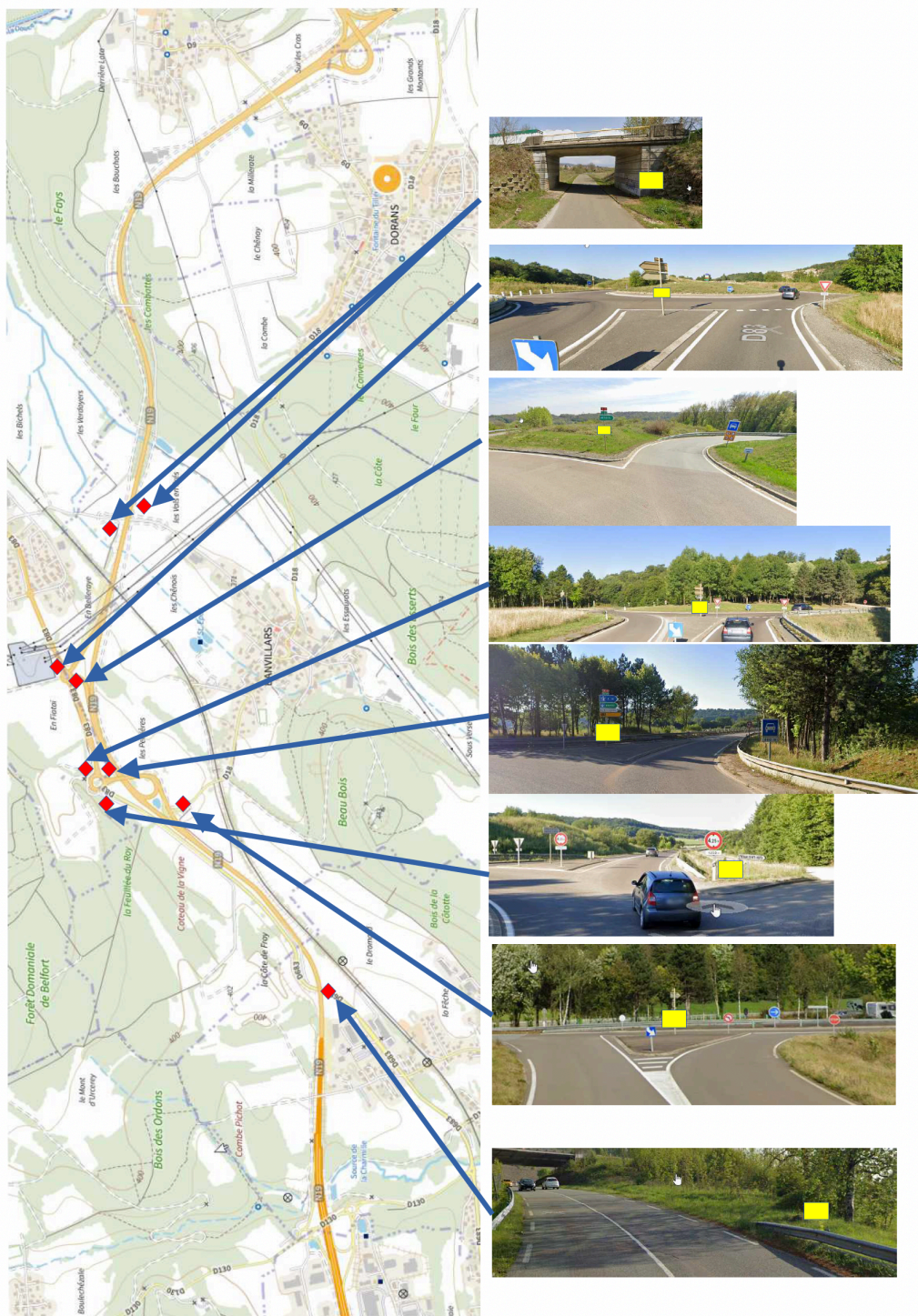
Divers échanges téléphoniques et électroniques ont eu lieu avant, pendant et à l'issue de l'enquête publique avec le maître d'ouvrage.

A l'issue de l'enquête publique, le 11 avril 2024, la commission d'enquête a adressé électroniquement aux représentants de la DREAL BFC, MM. Lambert et Guibourg, le procès-verbal des observations recueillies et des questions propres à la commission. Le 16 avril 2024 au matin, la commission d'enquête a rencontré M. Lambert pour lui remettre en mains propres et lui présenter le procès-verbal de synthèse. Cette réunion a notamment permis de dresser un bilan succinct des observations recueillies et de leur répartition thématique, et de préciser des questionnements propres à la commission. Le 25 avril 2024, le maître d'ouvrage a communiqué, par courrier électronique, à la commission d'enquête, son mémoire en réponse aux observations du public et aux questions de la commission. Cette pièce figure en annexe.

2.4. Mesures de publicité

2.4.1. Affichage sur site

L'affichage réglementaire sur le site a été assuré au moyen de panneaux de dimension 420 mm x 594 mm (A2), implantés en 9 points situés le long de l'aménagement projeté



Publicité de l'enquête sous forme de panneaux de format A2 : localisation des points d'affichage (source DREAL BFC).

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

L'enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête préalable pour les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN 19 entre Héricourt et Richemont de Sevenans, sur les communes de BREVILLARS (76), ARSELIERS, BANVILLARS, BOTAHS et DORANS (90)

se déroulera du mercredi 28 février 2024 à 9 H 00 au mardi 2 avril 2024 à 18 H 00.

Pour mener l'enquête publique, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Besançon a désigné une commission d'enquête composée comme suit : Monsieur Pierre-Marie BENOÎT, professeur des universités, en qualité de président ; Monsieur Stephane BOUT, commercial et économiste en retraite ; Monsieur Olivier MERCI, officier de gendarmerie en retraite, en qualité de membres titulaires et Monsieur Gilles NABIE, Directeur-Coordinateur de l'Agence de l'eau en retraite, en qualité de membre suppléant.

Le dossier d'enquête (versions papier et numérique) comportant notamment une étude d'impact et l'état de l'autorisation environnementale accompagnée de la réponse du maître d'ouvrage (direction régionale de l'Environnement, de l'aménagement et du logement de Bourgogne - Franche-Comté) pourra être consulté pendant la durée de l'enquête :

- > à la mairie de BANVILLARS (76), site de l'enquête aux jours et heures d'ouverture habituels,
- > dans les mairies de BREVILLARS (76), ARSELIERS, BOTAHS et DORANS (90) aux jours et heures d'ouverture habituels,
- > à la préfecture du Territoire de Belfort, aux jours et heures d'ouverture habituels,
- > sur le site Internet des préfetures :

Infos Sites : <https://www.france-terre.gouv.fr>
 Rubriques : Actions de l'Etat / Environnement / Information et consultation du public / Enquêtes publiques / Autres

Territoire de Belfort : <https://www.territoire-de-belfort.gouv.fr>
 Rubriques : Actions de l'Etat / Environnement / Consultations et enquêtes publiques / Participation du public, consultations et enquêtes publiques en cours

Le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et ses frais, excepté l'ouverture de l'enquête ou pendant celle-ci.

Toutes informations relatives à ce projet peuvent être obtenues auprès de :

direction régionale de l'Environnement, de l'aménagement et du logement
de Bourgogne - Franche-Comté
Monsieur Jean-Noël LAMBERT - chef de projet mailles
Mail : jean-noel.lambert@developpement-durable.gouv.fr
Tel : 03 83 54 45 28
Adresse : 3, voie Gléba Habitat - B.P. 33389 - 25008 BESANCON CEDEX

Le public pourra formuler, pendant toute la durée de l'enquête, ses observations et propositions :

- sur un registre d'enquête à l'adresse des mailles, créé et tenu par le président ou un membre de la commission d'enquête régional dans chaque commune concernée ainsi qu'à la préfecture du Territoire de Belfort,
- par correspondance à la mairie de BANVILLARS, 1 rue d'Alsace - 70300 BANVILLARS, à l'attention du président de la commission d'enquête ou les services au registre,
- par courrier électronique à l'adresse suivante : pref.conseil.belfort@pref.territoire-de-belfort.gouv.fr

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ainsi que les observations et propositions écrites et orales du public reçues par la commission d'enquête sont consultables en mairie de BANVILLARS (76). Les observations et propositions adressées, par courrier à l'adresse précitée ci-dessus, seront consultables sur le site Internet des préfetures.

Le président ou un membre de la commission d'enquête se trouve à la disposition du public :

Lieu de permanence	Dates et heures de permanence
Mairie de BANVILLARS (76) Site de l'enquête	mercredi 28 février 2024 de 9 h à 12 h samedi 4 mars 2024 de 9 h à 12 h
Mairie d'ARSELIERS (76)	jeudi 4 mars 2024 de 14 h à 17 h mercredi 20 mars 2024 de 9 h à 12 h
Mairie de BOTAHS (90)	samedi 2 mars 2024 de 9 h 30 à 12 h 30 mardi 2 avril 2024 de 15 h à 18 h
Mairie de BREVILLARS (76)	vendredi 8 mars 2024 de 18 h à 18 h mercredi 27 mars 2024 de 10 h à 12 h
DORANS (90)	jeudi 14 mars 2024 de 9 h à 12 h jeudi 28 mars 2024 de 13 h 30 à 16 h 30
PREFECTURE DU TERRITOIRE DE BELFORT à Belfort - Salle Mallet	lundi 11 mars 2024 de 14 h à 16 h lundi 22 mars 2024 de 14 h à 16 h

A l'issue de l'enquête, une copie du rapport et des conclusions du président de la commission d'enquête sera déposée en mairie de BREVILLARS (76), ARSELIERS, BANVILLARS, BOTAHS et DORANS (90), en préfecture du Territoire de Belfort et de la Haute-Saône pour être tenue à la disposition du public pendant un mois à compter de la date de clôture de l'enquête. Ces documents seront également consultables sur le site Internet des préfetures de la Haute-Saône et du Territoire de Belfort.

Au terme de l'enquête publique unique, les préfets de la Haute-Saône et du Territoire de Belfort sont l'autorité compétente pour prendre les décisions portant sur :

- l'autorisation environnementale,
- la déclaration d'utilité publique du projet,
- la délimitation, par arrêté de ceabilité, de la zone des parcelles à exproprier.

Pour le préfet, et par délégation
Laurence SCHLOTTER

RN 19 HERICOURT - SEVENANS

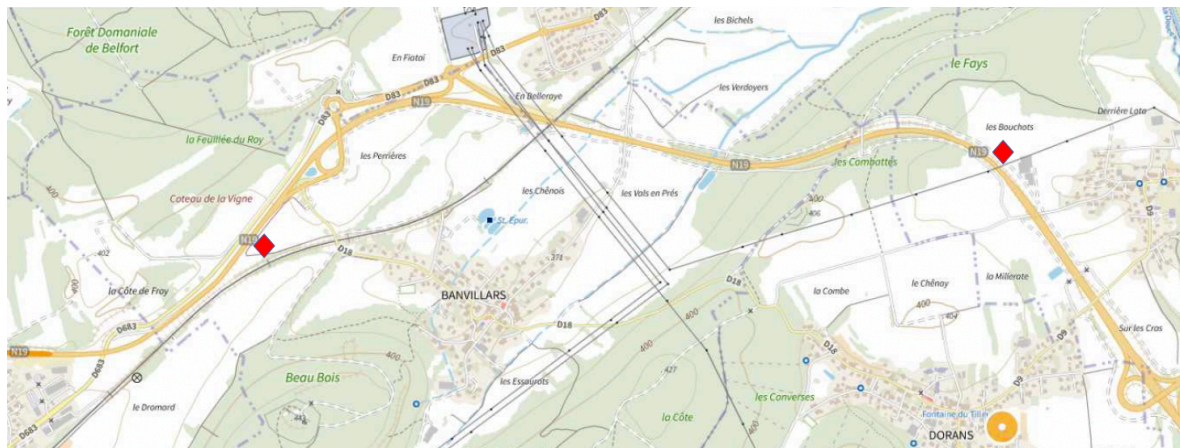
ENQUÊTE PUBLIQUE du 28/02 au 02/04/2024

Plus d'informations sur :
<https://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr>

2,5m x 2 m

Avis d'enquête publique affichés sur site : à gauche, affiche réglementaire sur fond jaune au format A2 ; à droite, panneau complémentaire de grand format assurant une visibilité optimale depuis l'axe routier.

Deux panneaux complémentaires de 2 m x 2,5 m – un à chaque extrémité du tronçon concerné - ont été apposés de manière à être très visibles par les automobilistes empruntant l'axe routier.



Publicité de l'enquête sous forme de panneaux grand format 2 m x 2,5 m : localisation des points d'affichage (source DREAL BFC)

La commission d'enquête estime que les dispositions des arrêtés préfectoraux concernant l'affichage sur site ont été respectées. Elle constate que l'adjonction de panneaux complémentaires de grand format le long de l'aménagement projeté, panneaux non requis par la réglementation, a contribué, à l'évidence, à assurer une large publicité à l'enquête publique en direction des riverains et des usagers.

2.4.2. Annonces légales

L'avis initial d'enquête publique a été publié dans la presse régionale ainsi qu'il suit :

- Est républicain, édition de Vesoul, du 08 février 2024,
- Est républicain, édition de Belfort, du 08 février 2024,
- Les affiches Haute-Saône, édition du 09 février 2024,
- La Terre de Chez Nous, édition du 09 février 2024,
- Les affiches Haute-Saône, édition du 1er mars 2024,
- La Terre de Chez Nous, édition du 1er mars 2024,
- Est républicain, édition de Vesoul, du 28 février 2024,
- Est républicain, édition de Belfort, du 28 février 2024.

L'avis de prolongation d'enquête publique a été publié dans la presse régionale dans les conditions suivantes :

- Est républicain, édition de Vesoul, du 26 mars 2024,
- Est républicain, édition de Belfort, du 26 mars 2024,
- Les affiches Haute-Saône, édition du 29 mars 2024,
- La Terre de Chez Nous, édition du 29 mars 2024.

2.4.3. Affichage en mairie

Les avis d'enquête ont été affichés dans les mairies des communes concernées quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci.

3. MODALITES ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1. Consultation du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête, en version papier ou sur support informatique, a été tenu à la disposition du public dans les mairies de Brevilliers (70), Argiésans (90), Banvillars (90), Botans (90) et Dorans (90) ainsi qu'à la préfecture du Territoire de Belfort, aux horaires habituels d'ouverture au public. Le dossier d'enquête numérique a également été accessible du mercredi 28 février 2024 au mardi 09 avril 2024 sur le site de la préfecture de la Haute-Saône et celui de la préfecture du Territoire de Belfort aux adresses suivantes :

<https://www.haute-saone.gouv.fr/>

<https://www.territoire-de-belfort.gouv.fr/>

A la préfecture du Territoire de Belfort, un poste informatique pour la consultation du dossier a été mis à disposition du public aux horaires habituels d'ouverture au public pendant toute la durée de l'enquête. L'enquête s'est déroulée durant 42 jours consécutifs du 28 février 2024 à 09h00 au 09 avril 2024 à 11h00.

3.2. Recueil des observations

Le public a pu formuler ses observations :

- sur les registres établis sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le président ou un membre de la commission d'enquête, déposés dans chacune des mairies des communes concernées ainsi qu'à la préfecture du Territoire de Belfort,

- par correspondance à la mairie de Banvillars, siège de l'enquête (1 rue d'Argiésans), à l'attention de M. le président de la commission d'enquête,
- par dépôt électronique à l'adresse électronique suivante :

pref-consultation-icpe@territoire-de-belfort.gouv.fr

3.3. Permanences

La commission d'enquête a tenu 13 permanences conformément aux dispositions des arrêtés inter-préfectoraux précédemment cités. Les permanences se sont déroulées dans les lieux d'enquête aux jours et dates indiqués dans le tableau ci-après. Pour faire face à un éventuel afflux du public, il a été jugé opportun que deux membres de la commission assurent simultanément la première et la dernière permanence.

Date	Horaire	Lieu	Commissaire(s) enquêteur(s)
Mercredi 28 février	09h00 à 12h00	Mairie Banvillars	PM Badot, G Nérich
Samedi 02 mars	08h30 à 11h30	Mairie Botans	G Nérich
Lundi 04 mars	14h00 à 17h00	Mairie Argiésans	JF Roth
Vendredi 08 mars	16h00 à 18h00	Mairie Brevilliers	JF Roth
Lundi 11 mars	14h00 à 16h00	Préfecture Belfort	PM Badot
Jeudi 14 mars	09h00 à 12h00	Mairie Dorans	G Nérich
Mercredi 20 mars	09h00 à 12h00	Mairie Argiésans	G Nérich
Samedi 23 mars	09h00 à 12h00	Mairie Banvillars	JF Roth
Lundi 25 mars	14h00 à 16h00	Préfecture Belfort	G Nérich
Mercredi 27 mars	10h00 à 12h00	Mairie Brevilliers	JF Roth
Jeudi 28 mars	13h30 à 16h30	Mairie Dorans	G Nérich
Mardi 02 avril	15h00 à 18h00	Mairie Botans	PM Badot
Mardi 09 avril	09h00 à 11h00	Préfecture Belfort	PM Badot, JF Roth

Dates, horaires, lieux des permanences tenues par la commission d'enquête dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à l'autorisation environnementale et à la déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire pour les travaux d'élargissement à 2 x 2 voies de la RN19 entre Héricourt et l'échangeur de Sevenans (90) sur les communes de Brevilliers (70), Argiésans (90), Banvillars (90), Botans (90) et Dorans (90).

3.4. Réunion publique

La commission d'enquête n'a pas jugé opportun d'organiser une réunion publique.

3.5. Prolongation de la durée de l'enquête

Le 19 mars 2024, les services de la préfecture ont signalé à M. le président de la commission d'enquête la survenue sur le site internet de dysfonctionnements liés à des circonstances extérieures à la préfecture. Ces perturbations étant susceptibles d'avoir affecté l'enregistrement des observations du public par voie électronique entre le 11 et le 14 mars 2024, un arrêté inter-préfectoral a prononcé, à la demande du Président de la commission d'enquête, la prolongation de l'enquête unique jusqu'au 9 avril 2024 à 11h00.

L'avis d'enquête entérinant cette prolongation a été transmis aux 5 mairies concernées qui l'ont affiché. Cette prolongation a fait également l'objet d'une information via les sites internet des préfectures de la Haute-Saône et du Territoire de Belfort qui ont mis en ligne l'arrêté inter-préfectoral entérinant cette prolongation.

En incluant cette prolongation, l'enquête publique a duré 42 jours du mercredi 28 février 2024 à 9h00 au mardi 9 avril 2024 à 11h00.

3.6. Formalités de clôture

Les registres déposés dans les mairies concernées par le projet ont été collectés le 09 avril 2024 à l'issue de l'enquête. Ils ont été clos ce même jour par le président de la commission d'enquête.

Le registre dématérialisé a été clos 9 avril 2024 à 11h00.

3.7. Décompte des observations

Le registre dématérialisé comporte 110 observations référencées RN1 à RN110.

Les registres déposés dans les mairies d'Argiésans, Banvillars (BAN001 à BAN003), Brevilliers (BRE001 à BRE018), Botans (BOT001 à BOT003) et Dorans (DOR001 à DOR002) comportent respectivement 0 (zéro), 3, 18, 3 et 2 observations, en incluant les courriers qui y ont été annexés.

Le registre déposé à la préfecture du Territoire de Belfort a recueilli 1 observation référencée PRE001.

Un courrier (COU001) a été adressé à M. le résident de la commission d'enquête.

Au total, le public s'est ainsi manifesté au travers de 138 observations. Cependant, les observations (RN011-RN015), émanent d'un même intervenant : elles n'ont donc été prises en considération qu'une seule fois. La situation est analogue pour les couples d'observation (RN012-RN031) et (RN100-BRE018). En conséquence, ce sont 135 observations distinctes qui ont été recueillies.

Ces observations sont consignées *in extenso* dans le procès-verbal de synthèse figurant en annexe.

3.7. Documents reçus par la commission d'enquête hors délai

Trois documents ont été reçus par la commission d'enquête après la clôture de l'enquête :

- courrier de M. le Président du Conseil départemental du Territoire de Belfort, document en date du 19 avril 2024 et communiqué à la commission le 24 avril 2024 par les services préfectoraux,
- extrait des registres des délibérations du conseil municipal de la commune de Botans, en date du 5 avril 2024 et transmis à la commission le 16 avril 2024 par les services de la mairie,
- extrait des registres des délibérations du conseil municipal de la commune de Banvillars, en date du 8 avril 2024 et transmis à la commission le 11 avril 2024 par les services de la mairie.

3.9. Conclusion sur le déroulement de l'enquête publique

La commission d'enquête constate que la publicité légale, l'affichage en mairie et sur site, la durée de l'enquête (42 jours), le nombre de permanences tenues (13), le nombre de lieux d'enquête (6) et les moyens mis à disposition ont permis une information satisfaisante du public qui a eu toute latitude de s'exprimer sur le projet.

Pour pallier le possible dysfonctionnement constaté par les services de la préfecture du Territoire de Belfort en ce qui concerne l'enregistrement des observations par voie électronique entre le 11 et le 14 mars 2024, l'enquête publique a été prolongée de 7 jours. Ce dysfonctionnement, non imputable aux services de la préfecture, a été corrigé dans les meilleurs délais dès que constaté. Il a de plus fait l'objet d'un signalement sur le site afin d'inviter toute personne qui en aurait été victime à reformuler son observation. Au vu des mesures prises, la commission d'enquête considère que cet écueil n'a pas eu d'incidence significative sur la possibilité pour le public de formuler ses observations et propositions sur le projet.

Au terme de l'enquête, la commission constate que le public a pu prendre connaissance du dossier dans les conditions prévues par les arrêtés d'organisation. Le public a également eu la possibilité de consigner ses observations par voie électronique, sur les registres d'enquête disponibles sur les lieux de permanence, de les adresser au Président de la commission par voie postale au siège de l'enquête ou encore de les transmettre aux commissaires enquêteurs lors des permanences.

En conclusion, la commission estime que l'enquête publique unique relative au projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 sur les communes de Breuille (70), Argiésans (90), Banvillars (90), Botans (90) et Dorans (90) s'est déroulée conformément aux textes qui la régissent et dans le respect de l'arrêté inter-préfectoral n° 90-2024-01-29-00011 la prescrivant et de l'arrêté n° 90-2024-03-21-00004 la prolongeant.

4. SYNTHÈSE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES ET AUTRES PERSONNES ASSOCIÉES A L'ÉLABORATION DU PROJET

4.1. Synthèse des éléments présents dans le dossier d'enquête

Direction Régionale des Affaires Culturelles

La DRAC précise que ce projet ne donnera pas lieu à une prescription d'archéologie préventive. Toutefois, elle rappelle que toute découverte archéologique doit faire l'objet d'un signalement à son service. Elle précise également que le projet est situé dans une zone qui n'est concernée par aucune protection au titre des monuments historiques, des abords des sites remarquables ou des sites protégés. Aucune observation sur le projet n'est donc formulée et un avis favorable est émis.

Agence Régionale de Santé Bourgogne Franche-Comté

L'ARS dans son avis a émis le souhait que des opérations de traçages hydrologiques soient engagées pour connaître les exutoires des différents points de rejet. Elle demande que les mesures de protection envisagées soient appliquées pour les exutoires identifiés à savoir la source de la Charmille, les ruisseaux de Brevillers, des Verdoyers et de la Douce.

L'ARS remarque qu'en situation de projet, les émissions de GES augmentent jusqu'à 5,6% par rapport à situation actuelle. Pour limiter cette augmentation, l'ARS demande, autant que faire se peut, que la vitesse sur cet axe de circulation soit réduite.

Pour la lutte contre les espèces exotiques envahissantes, elle constate que des mesures sont prévues dans le projet, mais demande qu'un inventaire pluriannuel de vérification de la colonisation par l'ambrosie soit réalisé après travaux afin d'éradiquer les foyers naissants.

Pour les nuisances sonores, l'ARS demande que les entreprises intervenant en phase de travaux respectent l'arrêté préfectoral de 2015, portant réglementation des bruits de voisinage dans le département du Territoire de Belfort.

L'ARS souhaite que les systèmes de récupération des eaux pluviales et de ruissellement soient conçus pour limiter le développement larvaire des insectes vecteurs de maladie dont le moustique tigre.

Sous réserve de la prise en compte de ces éléments, l'ARS Bourgogne-Franche-Comté émet un avis positif sur le projet.

Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Allan

La portion de la RN19 concernée par le projet est totalement inscrite dans le périmètre du SAGE Allan. La Commission Locale de l'Eau considère que le projet n'aura pas d'incidence sur les enjeux du SAGE. Le Bureau de la CLE, à la majorité de ses membres présents ou représentés, a émis un avis favorable au projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 sur la section Héricourt – échangeur de Sevenans.

Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)

Le CNPN considère que l'opportunité de la réalisation d'une piste cyclable à côté de la RN19 n'est pas justifiée par le dossier. Le CNPN estime que les solutions alternatives à l'aménagement en 2 x 2 voies ne sont pas suffisamment développées dans le projet.

Le CNPN considère que les temps consacrés à l'inventaire de l'état initial de la faune et de la flore sont insuffisants pour assurer une expertise scientifique satisfaisante, mais note que les méthodologies employées sont convenables. Après énumération des différentes espèces faunistiques présentes dans le périmètre du projet, le CNPN considère que la qualification des impacts bruts espèce par espèce est très précisément décrite. Concernant le bruit, le CNPN considère que des mesures comparatives entre la portion à 90 km/h actuelle et les portions à 110 km/h alentour auraient dû être effectuées pour mieux évaluer les impacts de ce projet sur la densité d'oiseaux et de chiroptères au sein de milieux non détruits mais à pollution sonore accrue. Le CNPN valide la qualification en mesures de réduction de l'ensemble des mesures proposées dans le dossier.

Le CNPN émet une série de remarques concernant les mesures de compensation, d'accompagnement et de suivi. Le dimensionnement de la compensation souffre notamment de l'absence de prise en compte de l'accroissement de la pollution sonore du fait de ce projet. En conclusion, le CNPN émet un avis favorable aux conditions suivantes :

- installer un dispositif (muret ou petite clôture) visant à empêcher les petits animaux de pénétrer sur la chaussée, entre la berme et la chaussée ;
- mettre en place un revêtement de chaussée reconnu pour limiter les collisions avec les chiroptères ;
- n'autoriser les travaux qu'en journée de mars à octobre ; aucune pollution lumineuse ne doit avoir lieu sur le site en période de vol de la plupart des insectes et des chauves-souris ;
- revoir la localisation des mares et préciser suffisamment leurs caractéristiques techniques pour permettre une bonne mise en oeuvre ; le CNPN invite les services de l'Etat à faire valider l'emplacement définitif des mares par l'OFB avant toute autorisation du projet ;
- utiliser l'ensemble des rémanents issus de coupes de bois à des fins d'accueil de la biodiversité sur les bermes de la portion en travaux ou des portions voisines ;
- reprendre la rédaction de la mesure MC01 pour que l'arrêté préfectoral puisse identifier précisément ce qui doit être mis en place sur chaque parcelle, par qui et comment ; la rédaction est trop complexe et ne permet probablement pas un contrôle ;
- prolonger la durée de compensation de la mesure MC01 à 50 ans pour compenser les impacts liés au bruit ;
- étendre la compensation de la mesure MC02 à 3 hectares minimum pour compenser les impacts liés aux chiroptères, au risque de collision accru des espèces forestières (oiseaux notamment) et aux risques de "défaunation" des abords liés au bruit, et assurer la pérennité de cette mesure ainsi que le prévoit la loi (toute la durée des impacts) ;
- intégrer un engagement ferme de suivi des dispositifs (entretien des clôtures, des passages faune et des mares) ;
- améliorer la mesure d'accompagnement destinée au Moineau friquet.

Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage à l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature

Concernant l'opportunité de la réalisation d'une piste cyclable, le maître d'ouvrage précise que cette proposition s'inscrit dans le cadre d'une réflexion plus large conduite par les collectivités et qu'elle ne constitue qu'une alternative parmi les variantes possibles pour assurer une liaison Héricourt-Argiésans. Il indique que le projet retenu, après plusieurs itinéraires envisagés et une concertation préalable avec les acteurs locaux, est celui qui suit la RN19 depuis la RD683 jusqu'à la RD18 sud et qu'il ne sera arrêté définitivement qu'après une étude de faisabilité.

Concernant l'absence de solutions alternatives, il précise que sur le tracé actuel de la RN19 deux types de routes ont été envisagées, soit une route à une voie par sens de circulation, isolées l'une de l'autre par un séparateur central, soit une route à 2 x 2 voies avec séparateur central. Ce second choix a été retenu pour répondre aux objectifs de sécurité du projet et à l'importance du trafic sur la section puisqu'il n'existe pas d'autre variante raisonnable.

Sur la réalisation de l'état initial de l'inventaire (surfaces et durée d'étude pour la faune et la flore) jugé insuffisant par le CNPN, le maître d'ouvrage indique que cet inventaire lui semble totalement répondre au principe de proportionnalité des études environnementales.

Au niveau des impacts du bruit pour la faune, le maître d'ouvrage indique que cette problématique a fait l'objet d'un examen particulier et qu'il peut être considéré comme limité. Il rappelle par ailleurs qu'il s'est engagé à assurer un suivi de la faune de N+1, N+2, N+3, N+5, N+7, N+10, puis tous les 5 ans au cours des années suivantes.

Sur les mesures d'évitement, le maître d'ouvrage indique que les lieux à fort enjeu environnemental sont épargnés au maximum. En outre, afin d'éviter toute pénétration des engins de travaux et toute implantation au droit d'espaces naturels extérieurs à l'emprise, les boisements, arbres et arbustes remarquables, zones humides aux abords des emprises des travaux seront balisés de façon bien visible et pérenne.

Sur les mesures de réduction, le maître d'ouvrage confirme que le dispositif prévu pour le guidage acoustique des chiroptères est efficace. Il considère que le dispositif d'avertissement sonore par l'utilisation d'un revêtement spécifique pour informer les chiroptères n'est pas nécessaire en raison de la configuration du lieu et des mesures prises dans le projet (mise en place de palissades hautes, et guidage par plantations).

Le maître d'ouvrage confirme la réutilisation des terres de déblais pour réaliser les travaux d'aménagement. Pour éviter les intrusions de la faune sur l'espace routier, il indique qu'une clôture à maille progressive de 2 m de hauteur minimum hors sol sera mise en place. Le maître d'ouvrage confirme que les bois coupés dans le cadre du projet seront utilisés pour réaliser des tas de rémanents. Le choix de la localisation des mares a été défini par la présence avérée ou possible d'amphibiens. Le maître d'ouvrage est prêt à réétudier sa localisation. Pour la pollution lumineuse, il confirme qu'en phase d'exploitation aucune source lumineuse ne sera installée mais qu'en phase de chantier certains travaux devront se dérouler de nuit.

Sur les mesures de compensation, le maître d'ouvrage fournit un tableau récapitulatif des évaluations qui ont été réalisées. En ce qui concerne les pollutions sonores, le maître d'ouvrage estime que la compensation prévue est suffisamment dimensionnée. Pour les mesures de compensation MC01, il

précise qu'elles n'ont pas à être pérennisées sur 50 ans comme demandé par le CNPN puisqu'elles ne sont pas liées à un impact direct du projet. Le maître d'ouvrage précise par ailleurs que l'ensemble des mesures de compensation (acquisitions de parcelles, plantations de haies, conventions avec les agriculteurs) se chiffre à 200 000 €. La mesure MC01 fera l'objet d'une description précise lors de la convention passée et de la rédaction d'un cahier des charges de gestion. Concernant la mesure compensatoire MC02, le maître d'ouvrage précise qu'elle est sécurisée par expropriation via la DUP si l'acquisition à l'amiable n'est pas possible et qu'elle est dimensionnée de manière proportionnelle aux enjeux observés et aux impacts résiduels du projet sur les chauves-souris forestières. Sur les mesures d'accompagnement, le maître d'ouvrage indique, qu'à la suite de l'observation du CNPN, 10 nichoirs seront mis en place au lieu des 2 initialement prévus.

4.2. Investigations complémentaires menées par la commission, échanges avec les parties prenantes

A l'occasion des permanences, la commission d'enquête a échangé avec plusieurs maires des communes concernées. Plusieurs de ces élus ont déposé des observations.

4.3. Questions émanant de la commission d'enquête

Après analyse approfondie de l'ensemble du dossier, la commission d'enquête a souhaité obtenir des compléments d'information et des éclaircissements sur les points énumérés ci-après. Ces questions ont été transmises au maître d'ouvrage et explicitées à l'occasion du procès-verbal de synthèse.

Variantes

La commission d'enquête souhaiterait disposer d'informations complémentaires en ce qui concerne les possibles variantes et autres alternatives au projet d'aménagement présenté (mise à 2 x 2 voies). Elle apprécierait en particulier de disposer de tout élément permettant d'étayer le choix retenu par comparaison avec d'autres possibilités.

Coût et plan de financement du projet

La commission d'enquête a constaté que des incertitudes existent quant au financement de l'aménagement. Elle apprécierait de disposer de données complémentaires à ce sujet ainsi que de précisions sur l'évolution du coût du projet depuis les évaluations présentées dans le dossier.

Nuisances sonores, nuisances pendant le chantier

La commission d'enquête a constaté que certaines des mesures acoustiques présentées dans le dossier ont été réalisées au cours de périodes (perturbations liées à la pandémie) où le trafic automobile était vraisemblablement inférieur à ce qu'il est actuellement. La commission souhaite donc savoir si des campagnes de mesures complémentaires sont envisagées. Eu égard aux observations indiquant qu'une partie des riverains est exposée à des nuisances sonores, la commission d'enquête souhaiterait disposer

d'un inventaire précis des mesures envisagées pour réduire ces nuisances en ce qui concerne par exemple la nature des revêtements, la localisation et la caractérisation de protections phoniques ou toute autre mesure susceptible de contribuer à limiter ou contenir les émissions sonores.

En ce qui concerne la phase chantier, outre les possibles nuisances sonores liées à l'utilisation d'explosifs, il est probable que des reports de trafic se produisent sur les voies environnantes et que des fermetures temporaires de la RN19 surviennent. La commission souhaiterait obtenir des précisions sur les mesures prévues pour pallier ou a minima réduire ces inconvénients.

Voie cyclable

Les observations reçues pendant l'enquête montrent que la création d'une piste cyclable autorisant notamment la traversée sécurisée de la RN19 constitue un très fort enjeu pour les populations locales et les élus. Dans ce contexte, la commission souhaiterait disposer de toute information utile quant à l'évolution possible du dossier sur ce sujet, notamment en ce qui concerne les perspectives concrètes de voir un tel aménagement être réalisé dans le cadre du projet présenté.

Aire concernée par la DUP

Le dossier présenté à l'enquête publique montre que l'aire géographique concernée par la demande de Déclaration d'Utilité Publique excède très largement les besoins fonciers tels qu'exprimés dans l'enquête parcellaire. La commission d'enquête s'interroge sur ce qui apparaît comme une divergence significative et souhaite obtenir des précisions sur les motivations de cette délimitation.

Localisation des mesures compensatoires

Plusieurs observations questionnent la localisation des mesures compensatoires. Certaines interventions font même état de contre-propositions concernant leurs emplacements. Dans ce contexte, la commission aimerait connaître avec plus de précision les critères qui ont présidé au choix de telle parcelle plutôt que telle autre. Elle souhaiterait également savoir dans quelle mesure les propositions effectuées par le public sont pertinentes et pourraient être suivies d'effets.

5. OBSERVATIONS DU PUBLIC

Au terme de l'enquête et compte tenu des doublons, ce sont 135 observations distinctes qui ont été recueillies. Les observations recueillies et les pièces jointes sont présentées *in extenso* dans au procès-verbal de synthèse fourni dans les annexes transmises avec le présent rapport.

5.1. Regroupement thématique des observations recueillies

Parmi les 135 observations recueillies, 49 (36,3%) émettent clairement un avis favorable au projet, 10 (7,4%) expriment une opposition nette et 86 (63,7%) observations formulent des commentaires, remarques ou suggestions sans afficher un avis tranché sur le projet.

Plusieurs observations sont très détaillées et argumentées ou font état de questionnements, suggestions ou remarques concernant le projet dans son ensemble ou certains de ses aspects. D'autres observations font simplement état d'un avis favorable ou défavorable sur le projet. Certaines observations constituent des remarques ou des suggestions, mais ne formulent pas d'avis clairement exprimés. Quelques observations – en nombre limité – ont fait l'objet d'un double dépôt (cf. paragraphe supra).

La commission d'enquête a identifié un certain nombre de thématiques, qui sont abordées de manière fréquente dans les contributions du public :

- Coût élevé du projet
- Gain en termes de fluidité et de temps de parcours
- Gain en termes de sécurité, d'accidentalité et d'incivilités
- Gain en termes de développement et d'attractivité pour le territoire
- Alternatives non étudiées
- Voie cyclable et traversée cyclable nécessaires
- Consommation d'espaces agricoles
- Impact environnemental modéré ou correctement pris en compte
- Impact environnemental insuffisamment pris en compte
- Nuisances sonores
- Nuisances chantier
- Nuisances à long terme
- Enquête parcellaire : conventionnement, indemnisation, aménagements spécifiques
- Enquête parcellaire : motivation, bien-fondé du choix des parcelles
- Enquête parcellaire : accord
- Enquête parcellaire : désaccord
- Divers.

Cette liste n'a ni la prétention d'être exhaustive ni de décrire de manière détaillée les thèmes abordés par le public. La commission d'enquête considère que ce classement n'a qu'une valeur indicative. D'autres typologies auraient pu être retenues et d'autres classements auraient pu être effectués.

Le tableau suivant fournit une analyse succincte des observations et courriers recueillis en fonction des thématiques précitées et permet d'appréhender de manière globale les sujets de préoccupation du public sur le projet.

Référence	Auteur	Favorable	Défavorable	Coût élevé	Gain Fluidité Temps de parcours	Gain Sécurité Accidents Incivilités	Gain Développement territorial Attractivité	Alternatives non étudiées	Voie cyclable	Consommation d'espaces agricoles	Impact environnemental modéré ou correctement pris en compte	Impact environnemental insuffisamment pris en compte	Nuisances sonores	Nuisances chantier	Nuisances à long terme	Enquête parcelle Convention Indemnisation Aménagement	Enquête parcelle Motivation Bien-fondé	Enquête parcelle Accord	Enquête parcelle Désaccord	Remarques diverses
RN001	Amélie ETIENNE	1																		Actuel marquage au sol défaillant.
RN002	Audrey DALVAL	1			1															
RN003	A. MAMOT PRETOT	1			1	1														
RN004	Xavier CHAMPION	1			1	1	1			1			1							
RN005	Jonathan MUNINGER	1			1	1														
RN006	William FRIANT	1				1														Vitesse limitée à 90 km/h à Sévenans.
RN007	Hervé LABOISSIERE	1			1	1					1									Impact dangereux des bouchons sur A36, accessibilité hôpital.
RN008	Charlène HUGUENIN	1			1	1														Utilisation de la B.A.U. dangereuse.
RN009	Alexandre FAUVIOT	1			1	1														Circulation services d'urgence, pas de B.A.U.
RN010	BOEGLIN												1	1	1					Résultats de l'étude de trafic (janvier 2021) impactés par pandémie, notamment PL.
RN011 et RN015	Pascal BOSCHI	1				1							1							Vitesses excessives la nuit. Mesures anti-bruit à prévoir.
RN012 et RN031	Manuel CHANTERANNE	1			1	1	1													Mise en place souhaitée de panneaux à messages variables (PMV).
RN013	Gilles PICON	1			1				1											Tracé et réalisation de la piste cyclable.
RN014	Ludivine RUFFIEUX	1			1															
RN016	Caroline PREVOT, Thierry FESCHOTTE	1			1	1							1							Utilisation de la B.A.U. dangereuse.
RN017	M. et Mme JEANPIERRE	1			1	1														
RN018	Romain GIRY	1			1	1														
RN019	Françoise et Didier EDELBLUTTE	1			1	1			1		1									Sécurité des cyclistes.
RN020	non renseigné													1						Murs anti-bruits à installer à Argésans, Banvillars et Dorans.
RN021	Mathieu BOURCEY					1			1											Nécessité d'une piste cyclable entre Héricourt et Belfort. Pertinence sécurité.
RN022	E. PETIT								1											Nécessité d'une piste cyclable entre Héricourt et Belfort. Pertinence environnementale.
RN023	Antonin MATHEY	1			1	1														Qualité de vie des usagers.
RN024	Mathilde LODS	1			1	1														
RN025	Augustin JACQUELIN								1											Nécessité d'une piste cyclable entre Héricourt et Belfort. Pertinence sécurité.
RN026	Sébastien JACQUET	1			1	1														
RN027	Didier EDELBLUTTE					1														Pose d'un séparateur de voies et d'une limitation de vitesse avant les travaux.
RN028	Vincent ROY	1			1	1														
RN029	Claude PICHET					1			1											Aménagement et tracés de piste cyclable Héricourt et Belfort.
RN030	Etienne MANGIN								1											Nécessité d'une piste cyclable entre Héricourt et Belfort.
RN032	Amaud MUTUEL	1			1	1			1											Nécessité d'une piste cyclable entre Héricourt et Belfort.

Référence	Auteur	Favorable	Défavorable	Coût élevé	Gain Fluidité Temps de parcours	Gain Sécurité Accidents Incivilités	Gain Développement territorial Attractivité	Alternatives non étudiées	Voie cyclable	Consommation d'espaces agricoles	Impact environnemental modéré ou correctement pris en compte	Impact environnemental insuffisamment pris en compte	Nuisances sonores	Nuisances chantier	Nuisances à long terme	Enquête parcelle Convention Indemnisation Aménagement	Enquête parcelle Motivation Bien-fondé	Enquête parcelle Accord	Enquête parcelle Désaccord	Remarques diverses
RN033	Bertrand HUET					1			1											Nécessité d'une piste cyclable entre Héricourt et Belfort. Dangersosité.
RN034	Mr et Mme Marc THEVENOT	1			1	1			1				1							Tracé et nécessité d'une piste cyclable.
RN035	Sébastien FREMIOT					1			1				1							Nécessité d'une piste cyclable directe entre Héricourt et Belfort. Recommandations du CEREMA sur l'aménagement des pistes cyclables.
RN036	Anonyme								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19 en plus des passages faune.
RN037	Anonyme								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN038	Marie-Dominique BELUCHE, conseillère départ., Baviillers								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19, compatible avec passage faune.
RN039	Mélinée HEITZ	1			1	1														
RN040	Emmanuel BAUMONT								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN041	Bertrand PILLOT								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN042	Jacqueline PILLOT								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN043	Anonyme								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN044	Emmanuelle SCHUSTER								1											Nécessité d'une piste cyclable entre Héricourt et Belfort. Pertinence sécurité, environnementale et économique.
RN045	Anonyme								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN046	William CARREZ								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN047	Jean-Bernard BUHL								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN048	Alain CLAVEQUIN								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN049	Jérôme KIENE								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19. Pertinence avec les politiques publiques.
RN050	Geneviève FABUREL								1											Nécessité d'une piste cyclable entre Héricourt et Belfort. Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN051	Antoine CLERC								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN052	Piotr OLSZEWSKI								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN053	Martin BOS								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN054	Monique FAYE-GASPARI								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN055	Jérémy BELLANGER								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN056	M. ROUGEOT								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN057	Olivier HULLAERT								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.

Référence	Auteur	Favorable	Défavorable	Coût élevé	Gain Fluidité Temps de parcours	Gain Sécurité Accidentologie Incivilités	Gain Développement territorial Attractivité	Alternatives non étudiées	Voie cyclable	Consommation d'espaces agricoles	Impact environnemental modéré ou correctement pris en compte	Impact environnemental insuffisamment pris en compte	Nuisances sonores	Nuisances chantier	Nuisances à long terme	Enquête parcelle Convention Indemnisation Aménagement	Enquête parcelle Motivation Bien-fondé	Enquête parcelle Accord	Enquête parcelle Désaccord	Remarques diverses
RN058	Anonyme								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN059	Cécile BAZIRET-AMOUR								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN060	Bernard BOUILLON	1			1	1			1											
RN061	Michel DAUSSE								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN062	E. BREZILLON								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN063	Luc KOCH-MALBLANC															1	1			Mesure compensatoire MC02 : proportionnalité de la mesure (lot de sénescence) avec les impacts résiduels ? Localisation sur la parcelle B397 à Banvillars trop proche de l'infrastructure. Contre-proposition : localiser l'îlot de sénescence dans une forêt communale voisine. Volonté de rester propriétaire. Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN064	Monique DUVERNOY								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN065	Dominique MASSON								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN066	Sébastien MOREL								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN067	Jean René THONNON								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN068	Thierry LUTRINGER								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN069	Marie-Odette CAYOT								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN070	Dina CANEVA								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN071	Régis SCHERRER								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN072	Jean GAMEL								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN073	Anonyme								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN074	Hervé LHOTE		1							1						1				Contestation des données présentées dans le dossier : budget, impacts... Justification insuffisante des mesures compensatoires. Conditions de l'indemnisation ? "... tout ceci n'est qu'une vaste farce..."
RN075	Anonyme								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN076	Amandine BERDELOU								1											"Capital" d'envisager une voie cyclable de qualité entre Belfort et Héricourt
RN077	Céline PEDROSA	1			1	1														
RN078	Mylène JACOUTOT								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN079	T. CLAUDEL	1			1	1			1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN080	Denis BERNARDARA								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.

Référence	Auteur	Favorable	Défavorable	Coût élevé	Gain Fluidité Temps de parcours	Gain Sécurité Accidentologie Incivilités	Gain Développement territorial Attractivité	Alternatives non étudiées	Voie cyclable	Consommation d'espaces agricoles	Impact environnemental modéré ou correctement pris en compte	Impact environnemental insuffisamment pris en compte	Nuisances sonores	Nuisances chantier	Nuisances à long terme	Enquête parcelle Convention Indemnisation Aménagement	Enquête parcelle Motivation Bien-fondé	Enquête parcelle Accord	Enquête parcelle Désaccord	Remarques diverses
RN081	Mme CLAUDEL								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN082	Mme DERAND								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN083	Véronique CLAUDEL								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN084	JP SHCIRRER								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN085	Sarah BELLO	1			1	1														
RN086	Anonyme								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN087	Gérard GENEY								1											Prévoir une vraie piste cyclable séparée ainsi que la traversée de la RN19
RN088	Anonyme	1			1	1														
RN089	José-Luis SILVERA								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN090	Anonyme								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN091	François LEHMANN								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN092	Yves KRATTINGER, Président CD 70	1			1	1	1				1									Enjeu majeur de développement durable pour les territoires concernés et le département de la Haute-Saône
RN093	Anonyme								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN094	Emmanuel COMTE								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN095	Daniël LAILY								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN096	Karine AUBRY																			Demande d'informations sur d'éventuelles périodes de fermeture de la voie pendant le chantier.
RN097	Jérôme POUPON								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN098	B. CAMETTI															1				Parcelle En Crabot ZA 182 : préservation de la haie ou renouvellement, accessibilité à préserver.
RN099	Matthieu HORVAT								1											Prévoir la traversée cyclable de la RN19.
RN100	identique à BRE018 (cf. plus bas)																			
RN101	Gilles BELLO	1			1	1					1									Diminution de la pollution en raison de la résorption des bouchons
RN102	Anonyme		1	1					1				1							Aucune solution alternative proposée. Effets négatifs sur la sécurité, l'environnement et les finances publiques.
RN103	Hervé ROBIN	1				1														
RN104	Nicolas MAILLARD		1	1									1							

Référence	Auteur	Favorable	Défavorable	Coût élevé	Gain Fluidité Temps de parcours	Gain Sécurité Accidentologie Incivilités	Gain Développement territorial Attractivité	Alternatives non étudiées	Voie cyclable	Consommation d'espaces agricoles	Impact environnemental modéré ou correctement pris en compte	Impact environnemental insuffisamment pris en compte	Nuisances sonores	Nuisances chantier	Nuisances à long terme	Enquête parcelleire Convention Indemnisation Aménagement	Enquête parcelleire Motivation Bien-fondé	Enquête parcelleire Accord	Enquête parcelleire Désaccord	Remarques diverses
RN105	Denis GRAFON		1									1								Artificialisation des sols.
RN106	Fernand BURKHALTER, maire d'Héricourt	1			1	1	1		1		1		1							Nécessité d'un aménagement cyclable entre Héricourt et Argésans. Aménagements phoniques à prévoir sur la commune d'Héricourt. Prévoir clôtures grillagées pour empêcher les intrusions de gibier et sécuriser le trafic.
RN107	Damien MESLOT, Président Grand Belfort	1			1	1			1											Nécessité d'un aménagement cyclable.
RN108	Anonyme												1		1					Nécessité de protections sonores.
RN109	Alexandre BOURGEOIS	1			1	1	1				1									
RN110	Sauvegarde du Vivant du pays d'Héricourt		1	1		1		1				1	1	1	1					Alternatives moins coûteuses non examinées. Projet en contradiction avec le PCAET CCPH.
BAN001	Daniel MUNIER													1						Murs anti-bruit de Banvillers à Argésans
BAN002	Olivier HAININ		1							1										Parcelles ZB 139 et ZB 160 concernées au titre des compensations environnementales. Propositions alternatives de la commune de Banvillers.
BAN003	Mme COTE-BIVERT		1							1										"...Laissez les terres aux agriculteurs..."
BRE001	M. & Mme Pierre SUCHET																	1		Parcelle A 492 Brevilliers, accord sous réserve de remise en état.
BRE002	Jean-Michel WATTIE																	1		Parcelle 2045 Brevilliers, accord sous réserve accès maintenu.
BRE003	"4 citoyen-ne-s"																			"...incohérences et aberrations..."
BRE004	F. ZAKAR	1																		
BRE005	Laura MOREL	1																		
BRE006	Véronique NOEL	1																		
BRE007	Martial ZAMOFING	1				1														
BRE008	Julien FAURE	1																		
BRE009	Didier GRISIER	1				1														
BRE010	Thierry MARIE	1				1	1													Intérêt pour les entreprises.
BRE011	Eric STEIB, maire de Luze	1					1													Réindustrialisation.
BRE012	Roger HASENFRATZ, maire de Belverne	1				1	1													Accès hôpital Nord. Accès vers la Suisse
BRE013	Sylvain GETE																	1		Favorable sous réserve de remise en état.
BRE014	André LOUIS, maire d'Etobon	1			1	1														Nécessité des mesures de compensation environnement et propriétaires.
BRE015	Communauté de communes Pays d'Héricourt	1				1	1		1											Nécessité d'une piste cyclable entre Héricourt et Belfort, selon l'itinéraire qui sera retenu par les acteurs locaux.

Référence	Auteur	Favorable	Défavorable	Coût élevé	Gain Fluidité Temps de parcours	Gain Sécurité Accidentologie Incivilités	Gain Développement territorial Attractivité	Alternatives non étudiées	Voie cyclable	Consommation d'espaces agricoles	Impact environnemental modéré ou correctement pris en compte	Impact environnemental insuffisamment pris en compte	Nuisances sonores	Nuisances chantier	Nuisances à long terme	Enquête parcelleire Convention Indemnisation Aménagement	Enquête parcelleire Motivation Bien-fondé	Enquête parcelleire Accord	Enquête parcelleire Désaccord	Remarques diverses
BRE016	Conseil municipal de Brevilliers	1							1				1	1						Nécessité d'une protection sonore efficace. Augmentation du trafic sur la RD683 pendant le chantier. Nécessité de replanter les haies et arbres supprimés. Séparation de la route départementale et de la RN19.
BRE017	Comité local des soulevements de la terre de Belfort-Montbéliard		1	1																"...nécessité de décélérer face au productivisme, au dictat de la croissance et du toujours plus vite, doit nous faire réinventer ensemble notre mobilité...", budgets déraisonnés. La relocalisation des emplois, des écoles des commerces dans les villages, le développement des transports en commun, du fret ferroviaire, et du télétravail, la réduction du temps de travail permettent "d'évaporer le trafic inutile" en fluidifiant les axes routiers et diminuant l'accidentologie.
BRE018	Corine Nguyen Khanh		1	1											1					Qualité de l'air dégradée. Projet "écocidaire".
BOT001	Gertrud CORBIN												1	1						Demande de prolongation des murs anti-bruit. Utilisation d'explosifs ?
BOT002	Marcel BADIN	1			1	1							1							Mise en place de murs anti-bruit de qualité. Mesures acoustiques réalisées pendant la période de confinement.
BOT003	Denis WEISS	1											1							Création d'un mur anti-bruit conséquent.
DOR001	Christine MERKT								1				1							Absence de parking de co-voiturage. Absence de piste cyclable Argiésans-Brevilliers.
DOR002	Daniel SCHNOEBELEN, maire de Dorans													1						Circulation accentuée pendant les travaux : nécessité de présence policière et de contrôles de vitesse. Tracteurs à fort gabarit à autoriser sur RN 19.
PRE001	Nicole IEHL-SCHRIEKE															1				Parcelle ZB 28 Barvillers.
COU001	Marie-Geneviève THEOBALD		1						1		1				1		1			Lacunes du dossier sur les conditions de dédommagement. Propositions d'alternatives. Coût de l'aménagement. Compensations à rechercher sur d'autres parcelles. Durée de la compensation. Contre-propositions. Demandes de précisions.
TOTAUX		135	49	10	5	33	44	9	3	71	4	7	4	18	5	6	4	2	3	2

Avant de procéder à l'analyse thématique détaillée des observations, la commission d'enquête observe que parmi les 135 contributions déposées, le projet a recueilli 49 observations faisant état d'avis favorables essentiellement motivés par les gains de sécurité (44), alors que 10 observations expriment clairement une opposition à sa réalisation.

Parmi les observations favorables au projet, l'amélioration de la sécurité est le thème qui est le plus fréquemment abordé par le public (44 observations, soit 33 %), mais il convient aussi de souligner que 71 intervenants (52,6%), soit plus d'un sur deux, mentionnent la nécessité d'une traversée cyclable sécurisée de la RN19 entre Héricourt et Belfort. Considérées conjointement, ces observations montrent qu'une large majorité des contributeurs estiment que le projet d'aménagement constituera ou pourrait constituer une amélioration substantielle de la sécurité des déplacements dans le secteur considéré. Les gains en termes de fluidité du trafic sont évoqués par 33 (24,4%) des contributions. Plusieurs observations (9) émanant notamment d'élus locaux et d'acteurs économiques estiment que le projet est nécessaire au développement du territoire concerné et qu'il participera à renforcer son attractivité. D'autres contributions (7) estiment que les incidences environnementales du projet seront positives ou sont correctement prises en compte.

A contrario, les observations exprimant une opposition au projet (10) mettent en avant des éléments tels que son coût, le manque de complétude du dossier, l'absence d'étude de solutions alternatives, les impacts du projet sur l'environnement dans un contexte de réchauffement climatique ou les nuisances sonores...

Plusieurs contributions considèrent que le développement d'infrastructures routières est anachronique et en désaccord avec les priorités environnementales exprimées actuellement. Trois contributions relèvent que le projet ne fait pas état d'alternatives à l'aménagement présenté. L'insuffisante prise en compte des impacts environnementaux du projet est soulignée dans 4 observations.

Les opposants considèrent aussi que le plus souvent que le gain de fluidité sera modeste et qu'il ne présentera *in fine* aucune pérennité. Parmi les observations qui évoquent des nuisances sonores susceptibles d'être engendrées par l'aménagement pendant le chantier et durant l'exploitation, plusieurs soulignent la nécessité de réaliser des protections acoustiques adaptées dans différentes zones du projet.

Les thématiques liées à l'enquête parcellaire ont suscité un faible nombre d'observations : à l'exception de deux oppositions marquées, ces contributions ont essentiellement trait à des demandes d'informations complémentaires et à des suggestions relatives aux possibles conventionnements ou expropriations.

5.2. Analyse thématique des observations

5.2.1. Coût élevé du projet et financement

Observations concernées

Coût élevé du projet et financement	
Nombre d'observations	5
Référence des observations	RN102 RN104 RN110 BRE017 BRE018

Résumé des observations

Cinq contributions soulèvent le coût élevé du projet. Certaines observations font le constat que les solutions alternatives, par exemple la mise en place d'une barrière séparative centrale, d'une meilleure signalisation ou de dispositifs de contrôle de vitesse, solutions qui ne sont pas retenues, auraient été moins coûteuses. Leurs mises en œuvre auraient été de surcroît plus rapides.

Le coût du projet est mis en regard du faible gain de temps (1 minute) par 2 contributions.

Des contributeurs considèrent que les fonds fléchés pour le projet seraient plus utiles pour développer d'autres solutions de mobilité, tels que les transports en commun ou la mobilité douce, et qu'il conviendrait de s'interroger de manière globale et transversale sur la circulation automobile et d'en tirer des conclusions sur le changement des modes de vie, de déplacement et de travail.

La commission d'enquête a constaté que des incertitudes existent quant au financement de l'aménagement. Elle apprécierait de disposer de données complémentaires à ce sujet ainsi que de précisions sur l'évolution du coût du projet depuis les évaluations présentées dans le dossier.

Réponses du porteur de projet

Le coût de 7 M€/km du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 19 entre l'échangeur de Sevenans et Héricourt se situe dans la fourchette basse des ratios constatés pour ce genre d'aménagement routier. A titre de comparaison, le ratio de la deuxième phase du programme de mise à 2 x 2 voies de la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA), qui nécessite des opérations relativement similaires, varie de 7 à 12 M€/km.

Au-delà de la valeur absolue du coût de l'opération, le coût d'un projet routier doit aussi s'appréhender du point de vue des bénéfices attendus pour les usagers et la collectivité.

Le maître d'ouvrage renvoie à l'étude socio-économique jointe au dossier qui permet d'évaluer la pertinence de l'investissement ainsi que de sa rentabilité. Les principales conclusions de celle-ci sont rappelées dans le tableau ci-après.

VAN (M€2022)	Scénario AMS
Avantages pour les usagers	42,7
Gains de temps (VL et PL)	31,3
Gains de confort (VL)	16,8
Usage des véhicules (VL et PL, TTC)	-5,4
Bilan des coûts	-29,1
Investissement (HT)	-25,4
Entretien/Exploitation (HT)	-3,7
Puissance Publique	88,8
Sécurité	94,7
Effet de serre Trafic	-0,3
Effet de serre Construction	-1,4
Recettes fiscales (TVA et TICPE)	2,5
COFP et PFRFP	-6,7
VAN-SE : Valeur actualisée nette	102,5,0
TRI : Taux de rentabilité immédiate	13,5%
VAN-SE par euro investi	3,23
VAN-SE par euro dépensé	3,08

Le maître d'ouvrage rappelle que le gain de temps ne constitue pas la finalité du projet.

Concernant le financement de l'opération, le maître d'ouvrage a apporté un ensemble de précisions. Le coût du projet mentionné dans le dossier (31,4 M€) est un coût à terminaison, c'est-à-dire un coût prenant en compte tous les dépenses inhérentes à l'opération proprement dite (études, acquisition foncière et travaux), mais également des provisions pour compenser l'évolution des prix entre l'évaluation du projet et sa réalisation.

Ainsi, le coût du projet évalué à la date de valeur de janvier 2022 est estimé à 26 M€ (études, acquisition foncière et travaux), le montant des provisions pour pallier les aléas notamment la hausse des prix, est de 5,4 M€. Cette provision correspond à l'actualisation du coût des travaux (24,55 M€) entre 2022 et 2027, à raison d'un taux d'inflation de 4% par an qui constitue le taux recommandé par l'État pour évaluer le coût de l'inflation pour les projets d'infrastructure.

Comme indiqué dans la notice descriptive, 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. Les directives du Gouvernement concernant la négociation du volet mobilité du CPER ont été communiquées aux représentants locaux de l'État en juin 2023. L'opération d'aménagement à 2 x 2 voies du tronçon Héricourt-Sevenans y apparaît comme une opération à financer de manière prioritaire. Le financement de l'opération est donc intégré au projet de protocole d'accord relatif au volet mobilité du CPER 2023-2027, délibéré par le conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté le 20 octobre 2023, et dont la signature devrait intervenir d'ici l'été 2024.

En outre, deux réunions spécifiques sur le financement de l'opération se sont tenues en juillet et novembre 2023 et ont permis de confirmer la mobilisation de co-financeurs en faveur du financement de cette opération.

-

Appréciation de la commission

La commission constate que le coût du projet de la mise à 2 x 2 voies du tronçon échangeur de Sevenans-Héricourt se situe dans la fourchette basse de projets similaires demandant la conduite d'opérations analogues.

Aussi, il lui apparaît difficile de considérer que ce projet est dispendieux. Elle considère que l'opportunité d'utiliser l'argent public à d'autres fins relève de choix politiques qui dépassent le cadre de la présente enquête.

La commission d'enquête prend acte des précisions apportées par le maître d'ouvrage concernant le financement du projet et considère qu'elles répondent à sa demande.

5.2.2. Gain en termes de fluidité et de temps de parcoursObservations concernées

Gain en termes de fluidité et de temps de parcours	
Nombre d'observations	33
Référence des observations	RN : 002, 003, 004, 005, 007, 008, 009, [012+031], 013, 014, 016, 017, 018, 019, 023, 024, 026, 028, 032, 034, 039, 060, 077, 079, 085, 088, 092, 101, 106, 107, 109 BOT002, BRE014

Résumé des observations

Parmi les observations recueillies, 33 (24,4%) considèrent que la mise à 2 x 2 voies apportera une fluidification du trafic. Cette fluidité est mise en avant par des utilisateurs réguliers de cet axe de circulation entre Héricourt et Belfort. Ces derniers évoquent les bouchons quotidiens occasionnés par cette portion de la RN19 à voie unique. L'augmentation de la fluidité, qui fera gagner du temps aux automobilistes, est avec la sécurité l'un des critères mis en avant par les contributeurs pour donner un avis favorable au projet.

Réponses du porteur de projet

Le maître d'ouvrage prend acte des observations formulées sur cette thématique qui confirment l'intérêt de réaliser la mise à 2 x 2 voies de la RN19, objet de cette enquête publique.

Appréciation de la commission

La commission d'enquête estime que l'aménagement de ce tronçon de la RN19 à deux fois deux voies contribuerait, comme l'indique les observations enregistrées sur cette thématique, à permettre une

meilleure fluidité du trafic en assurant la continuité d'une liaison dans ce type de configuration entre Héricourt et Belfort.

5.2.3. Gain en termes de sécurité, d'accidentalité et d'incivilités

Observations concernées

<i>Gain en termes de sécurité, d'accidentalité et d'incivilités</i>	
Nombre d'observations	44
Référence des observations	RN : 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 011, [012+031], 016, 017, 018, 019, 021, 023, 024, 026, 027, 028, 029, 032, 033, 034, 035, 039, 060, 077, 079, 085, 088, 092, 101, 103, 106, 107, 109, 110 BOT002, BRE : 007, 009, 010, 012, 014, 015

Résumé des observations

Un grand nombre (44) d'observations (32,6%) mettent en avant la sécurité de l'aménagement à 2 x 2 voies avec création d'un terre-plein central. Cette thématique est surtout abordée par des contributeurs se présentant comme des utilisateurs fréquents de cet axe routier, qui évoquent les nombreux accidents parfois mortels survenant sur ce tronçon, en raison de chocs frontaux dont l'occurrence sera beaucoup moins probable avec l'installation d'une séparation centrale.

Réponses du porteur de projet

Le maître d'ouvrage prend acte du constat des contributeurs sur cette thématique de la sécurité routière. Il confirme qu'en matière de sécurité, les objectifs principaux du projet sont de répondre aux défaillances actuelles de l'axe en termes de sécurité.

Appréciation de la commission

La commission remarque que la plupart des contributeurs évoquant cette thématique mettent également en avant des gains espérés en termes de fluidité du trafic. Ces contributeurs s'appuient sur ces deux constats pour émettre un avis favorable au projet.

La commission considère que la problématique de sécurité trouvera une solution pérenne avec la mise en place d'un terre-plein central évitant ainsi les chocs frontaux de véhicules, identifiés comme cause première de l'accidentalité de ce tronçon de la RN19.

5.2.4. Gain en termes de développement et d'attractivité pour le territoire

Observations concernées

<i>Gain en termes de développement et d'attractivité pour le territoire</i>	
Nombre d'observations	9
Référence des observations	RN : 004, [012+031], 092, 106, 109 BRE : 010, 011, 012, 015

Résumé des observations

Neuf observations sont relatives à cette thématique et conduisent leurs auteurs à émettre un avis favorable au projet au motif que la mise à 2 x 2 voies de ce tronçon de la RN19 faciliterait le trafic entre Héricourt et Belfort et permettrait ainsi un désenclavement de ce secteur bénéfique à son développement territorial.

Réponses du porteur de projet

Le porteur du projet prend acte de ces observations.

Appréciation de la commission

La commission d'enquête observe que la thématique du développement territorial a conduit ceux qui la mette en avant à émettre un avis favorable au projet. La commission constate que le développement territorial n'est pas l'élément déterminant qui motive la majorité des avis favorables exprimés au cours de cette enquête. Elle estime que l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN19 n'a pas pour but premier de favoriser le développement territorial mais que le projet présenté peut y contribuer.

5.2.5. Alternatives non étudiées

Observations concernées

<i>Alternatives non étudiées</i>	
Nombre d'observations	3
Référence des observations	RN102 RN110 COU001*

*La commission note que l'observation RN100 (BRE018) fait aussi allusion à cette thématique.

Résumé des observations

L'absence d'étude de solutions alternatives au projet est soulignée, expressément ou tacitement. C'est principalement la mise en place d'une séparation centrale des voies existantes de circulation qui est proposée. Les contributeurs considèrent que cette solution serait plus rapide à mettre en œuvre et présenterait un coût plus faible.

Réponses du porteur de projet

Le maître d'ouvrage constate que les objectifs de l'aménagement de la RN19 – diminuer l'accidentalité, fluidifier le trafic, permettre une desserte fine tout en contribuant au développement socio-économique local, améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure – ne sont pas remis en cause par les contributeurs.

Trois alternatives au projet ont été envisagées par le maître d'ouvrage :

- l'absence d'aménagement de la RN19,
- la création d'une nouvelle section (solution écartée lors de la concertation préalable),
- l'aménagement de la portion existante.

Cette dernière hypothèse a fait l'objet d'un large consensus lors de la consultation publique de juillet 2022 et peut se concrétiser de 3 manières :

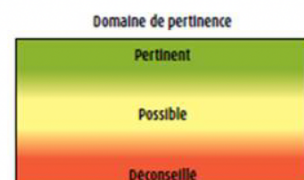
- une route bidirectionnelle avec bande médiane élargie (type 3),
- une route à chaussée séparée à 2 x 1 voie avec un séparateur central (type 2),
- une route à chaussée séparée à 2 x 2 voies avec un séparateur central (type 1).

L'étude des accidents survenus sur cette portion d'axe (dus principalement des véhicules se déportant sur la gauche ou franchissant la ligne centrale) plaident pour une route à séparation centrale. Une route de type 1 apparaît en adéquation avec le volume de trafic actuel (22 000 véhicules/jour) et la prévision d'évolution de celui-ci à l'avenir (cf. le tableau ci-dessous).

Routes principales

	5 000 veh/j	10 000 veh/j	15 000 veh/j	20 000 veh/j
Type 1 - Routes à caractéristiques autoroutières				
Type 2 - Routes à 2 x 1 voies à échangeurs dénivelés				
Sous-type 3.1 - Arteries interurbaines				
Sous-type 3.2 - Routes à 2 x 1 voie et carrefours plans				
Sous-type 4.1 - Routes ordinaires				
Sous-type 4.2 - Routes à trois voies affectées				

Pour les routes de type 1, les indications de trafic sont données pour un profil en travers à 2 x 2 voies.



Le maître d'ouvrage rappelle aussi que le volume de trafic entre l'échangeur de Sevenans et Héricourt interdit, contrairement à ce que préconise l'Autorité environnementale, de mettre en place un profil de route de type 2 comme celui existant sur la portion Sevenans-Delle où est enregistré un trafic de 14 000 véhicules/jour.

Le tableau suivant présente les bénéfices apportés par la variante type 1 comparativement aux deux autres variantes.

		Bidirectionnelle Avec mesure	2x1	2x2
Accidentalité	Réduction de l'accidentalité générale (Statistique générale accidentalité)	+	++	++
	Homogénéité de l'itinéraire	--	+	++
	réduction des chocs frontaux	---	+	+
Fluidité du trafic	Adéquation au trafic	-	--	++
	Homogénéité de l'itinéraire	-	-	+
Desserte locale et Développement	Desserte locale	=	=	=
	Niveau de service	-	--	++
Insertion environnementale Impact brut Avant compensation	Hydraulique, qualité de l'eau	+	+	+
	Nuisance Sonore	=	=	=
	Qualité de l'air	+	-	-
	Milieux naturel	-	--	---
	Continuité écologique	+	=	=

Le maître d'ouvrage indique que, si d'un côté la pollution de l'air sera augmentée du fait de l'élévation de la vitesse maximale autorisée sur la portion concernée, d'un autre côté, la future portion à 2 x 2 voies (contrairement à une route de type 2 ou 3) limitera les risques de ralentissement et la congestion du trafic qui sont générateurs de pollution.

Le maître d'ouvrage conclut que la synthèse de l'examen de l'adéquation des variantes aux objectifs du projet fait apparaître que seule la variante à 2 x 2 voies permet de satisfaire à la majorité des critères.

Le maître d'ouvrage rappelle aussi que l'impact significatif de cette variante sur l'environnement peut être compensé par des mesures adéquates, qui sont décrites dans le dossier d'enquête publique.

Appréciation de la commission

La commission constate que la variante à 2 x 2 voies avec un séparateur central s'est imposée au porteur de projet en raison de l'accidentalité constatée sur ce tronçon et du volume de trafic journalier. La commission prend acte de la solution retenue et de l'analyse fournie à l'appui du choix de cette variante par le maître d'ouvrage.

La commission considère également que la connexion avec l'A36, la proximité de la gare Belfort-Montbéliard TGV et de l'hôpital Nord Franche-Comté sont des éléments de contexte importants à prendre en considération, qui confortent le choix retenu.

5.2.6. Voie cyclable et traversée cyclable nécessaires

Observations concernées

Voie cyclable et traversée cyclable nécessaires	
Nombre d'observations	71
Référence des observations	RN : 013, 019, 021, 022, 025, 029, 030, 032, 033, 034, 035, 036, 037, 038, 040, 041, 042, 043, 044, 045, 046, 047, 048, 049, 050, 051, 052, 053, 054, 055, 056, 057, 058, 059, 060, 061, 062, 064, 065, 066, 067, 068, 069, 070, 071, 072, 073, 075, 076, 078, 079, 080, 081, 082, 083, 084, 086, 087, 089, 090, 091, 093, 094, 095, 097, 099, 106, 107 BRE : 015, 016 DOR : 001

Résumé des observations

Sur les 135 observations distinctes déposées durant l'enquête publique 71 (52,59%) évoquent notamment la thématique de la piste cyclable, le porteur du projet proposant la création d'un tronçon longeant la RN19 entre Brevilliers et Argiésans. Parmi ces observations, 52 demandent, au-delà de la voie projetée, la réalisation d'une traversée cyclable de la RN19. Celle-ci est jugée indispensable pour sécuriser la future liaison qui, à terme, doit relier Belfort à Héricourt. Ces 52 observations sont dans la continuité de celle formulée par le président de l'association ASCAP VTT (RN046).

D'autres observations demandent un tracé différent de celui qui longe la RN19. Plusieurs propositions de parcours sont faites dans ce sens, notamment celle émanant du président de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt (RN106). Ce dernier évoque deux variantes possibles. Il demande une nouvelle concertation avec les services de l'Etat pour valider un tracé et souhaite que le porteur du projet apporte un financement à hauteur du coût estimé pour la portion de voie cyclable initialement prévue.

Réponses du porteur de projet

Le maître d'ouvrage rappelle que la concertation avec les acteurs locaux a fait émerger le besoin d'une liaison cyclable entre Brevilliers et Argiésans. Le maître d'ouvrage a proposé, dans le cadre du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN19, la création d'un premier tronçon permettant à terme la réalisation d'un itinéraire complet Héricourt-Argiésans.

Le tronçon proposé dans le dossier d'enquête aurait une largeur de 3 m. Il prend son origine depuis la RD683 au niveau de l'ancienne RN19 jusqu'à la RD18 Sud en longeant le tracé du projet de la 2 x 2 voies. Il ne prévoit pas la traversée de la RN19.

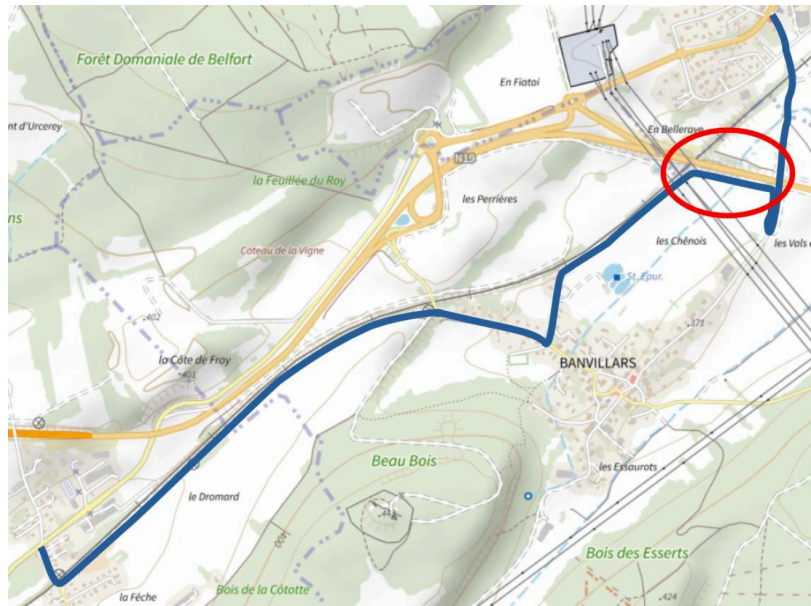
Le maître d'ouvrage indique que cette proposition s'inscrit dans le cadre d'une réflexion menée par les collectivités et ne constitue qu'une alternative parmi les variantes possibles.



Proposition du tracé du tronçon de piste cyclable figurant dans le projet

La décision de réaliser ce tronçon ne peut intervenir qu'à l'issue d'une réflexion menée avec les acteurs locaux et sera fonction de la poursuite des études de faisabilité.

En 2023, après que le dossier a été déposé, une nouvelle concertation entre les acteurs locaux a fait émerger deux nouvelles variantes du tracé (cf. BRE15 émanant de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt). La variante qui serait privilégiée prévoit un franchissement de la RN19 par l'Ouvrage d'Art n°4, passage inférieur permettant le rétablissement de la voie communale reliant Banvillars à Argiésans. Le porteur du projet précise que ce passage peut être aménagé pour assurer la sécurité des cyclistes par la mise en place d'une unique voie de circulation automobile au droit du passage de l'ouvrage. Cette option répond à la demande exprimée par de nombreuses contributions. Dans cette perspective, l'État s'engage à aménager la portion d'itinéraire directement concernée par le projet de la RN19, comme figuré sur le plan ci-dessous.



Proposition de liaison cyclable émanant des collectivités locales

La DREAL conclut que ce projet pourra également bénéficier des différents programmes d'aide au développement des modes actifs mis en place par l'État : appels à projets « aménagements cyclables », appels à programmes « territoires cyclables » et Fonds Vert « développement des mobilités durables en zone rurale.

Appréciation de la commission

La commission d'enquête constate que la création d'une voie cyclable est une thématique qui apparaît dans de très nombreuses observations. Il s'agit d'aménager à terme une liaison cyclable sécurisée en site propre entre Héricourt et Belfort. Les contributeurs qui s'expriment sur ce sujet considèrent que le franchissement sécurisé de la RN19 constitue une étape indispensable qui doit accompagner le projet d'aménagement soumis à la présente enquête publique.

Le porteur du projet précise que la proposition décrite dans le dossier ne constitue qu'une alternative parmi les variantes possibles. Il indique que dans le cadre d'un projet de liaison cyclable porté par les collectivités locales, l'État s'engage à aménager la portion d'itinéraire directement concernée par le projet de la RN19 en conformité avec l'esprit de sa proposition initiale.

La commission note que le nouveau tracé proposé engloberait la traversée de la RN19 à hauteur du passage inférieur de l'Ouvrage d'Art 4 en mettant en place un franchissement sécurisé grâce à la mise en place d'une unique voie de circulation au droit du passage de l'ouvrage.

La commission prend acte de cette proposition et considère qu'elle est susceptible d'apporter une réponse efficace aux demandes formulées par le public et de satisfaire aux attentes des collectivités locales qui se sont exprimées sur le sujet.

5.2.7. Consommation d'espaces agricoles

Observations concernées

Consommation d'espaces agricoles	
Nombre d'observations	4
Référence des observations	RN : 004, 074 BAN : 002, 003

Résumé des observations

Quatre observations relèvent de cette thématique.

L'une d'elles (RN004) considère que l'emprise du projet sera limitée sur les terres agricoles et conclut à un avis favorable.

La deuxième observation (RN074) émanant de M. Hervé Lhote s'étonne que l'acquisition du foncier pour ce projet ne représente que 100 k€ et moins de 0,1% de la Surface Agricole Utile. M. Lhote comprend que ces chiffres sont basés sur les seules terres agricoles déclarées pour obtenir des subventions au titre de la Politique Agricole Commune (PAC), alors qu'il reste des terres agricoles qui n'en bénéficient pas. M. Lhote manifeste une opposition catégorique au projet, considérant que "... nous n'avons rien à envier à la Chine ou la Russie ou autre dictature fantoche ..." et que les "... pouvoirs publics s'approprient ainsi des terres privées à moindre frais pour se donner bonne conscience et satisfaire aux critères pseudo écologiques". M. Lhote estime par ailleurs qu'il n'y a aucune explication ou justification sur le choix des sites de compensation pour la faune ou la flore. M. Lhote s'interroge également sur "le devenir des bouts de parcelles résiduelles restantes et se trouvant morcelées à l'issue du projet".

Les deux autres observations concernent les procédures d'expropriation et les critères de choix des parcelles retenues pour les mesures de compensation.

Réponses du porteur de projet

Le porteur du projet précise que l'estimation des acquisitions foncières prend en compte toutes les emprises nécessaires au projet et qu'elle a été fournie au maître d'ouvrage par la Direction Générale de Finances publiques Départementale. Il indique que le foncier nécessaire au projet représente 0,3 % de la SAU et que la prise en compte des surfaces non déclarées à la PAC vient mécaniquement réduire cette proportion.¹ L'impact figurant dans le dossier est donc un impact majoré.

¹ Note de la commission : cette proportion est diminuée puisque la superficie totale des terres agricoles ainsi prises en compte est augmentée.

Sur la question des parcelles résiduelles, le porteur du projet indique que ce cas de figure se présente sur la commune Banvillars pour la parcelle ZA240 qui est partiellement impactée par le projet. A ce sujet, il indique qu'il a prévu l'acquisition en totalité considérant que le reliquat d'emprise ne serait pas exploitable. A l'issue des travaux, le maître d'ouvrage pourra céder le reliquat d'emprise non indispensable à l'exploitation de l'infrastructure.

Pour les deux autres observations le porteur du projet renvoie aux réponses thématiques qu'il a fournies.

Appréciation de la commission

La commission d'enquête constate que l'emprise des terres agricoles consommées pour mener à bien le projet, est limitée au strict nécessaire.

Concernant l'observation RN074, la commission en prend acte et considère que le porteur du projet apporte des éléments cohérents et informatifs en réponse aux remarques formulées.

Pour les deux autres observations, la commission renvoie aux analyses formulées en ce qui concerne les procédures d'expropriation et de choix de localisation des mesures compensatoires.

5.2.8. Impact environnemental insuffisamment pris en compte

Observations concernées

<i>Impact environnemental insuffisamment pris en compte</i>	
Nombre d'observations	4
Référence des observations	RN102 RN104 RN105 RN110

Résumé des observations

Quatre observations considèrent que le projet présenté induit des impacts significatifs sur l'environnement naturel.

L'observation anonyme RN102 émet un avis défavorable qui est justifié par le fait "qu'aucune solution alternative n'est d'ailleurs proposée", par le coût jugé "disproportionné" et par les conséquences environnementales du projet, notamment le non-respect de l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN)

L'observation RN104 considère que le projet serait une « gabegie financière » et une « catastrophe écologique ».

L'observation RN105 considère que le projet est en complète contradiction avec les recommandations nationales concernant la réduction des émissions de GES. Le contributeur considère également que le projet ne suit pas les recommandations du SRADDET BFC, dont l'un des objectifs est la réduction de l'usage des véhicules personnels.

Sauvegarde du Vivant du Pays d'Héricourt (RN110) rappelle qu'une dérogation au principe de protection des espèces et à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats n'est recevable que si elle justifie les 3 conditions prévues par le Code de l'environnement : (i) absence de solution alternative satisfaisante, (ii) maintien d'un état de conservation favorable des espèces, et (iii) justification d'une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM). L'observation estime avec le porteur de projet que le besoin de sécurisation de l'infrastructure routière dans le tronçon concerné constitue une RIIPM. Cependant, l'observation considère que les solutions alternatives au projet présenté ne sont pas suffisamment examinées. La contribution considère également que le projet souffre d'insuffisances et de contradiction et évoque en particulier le Plan Climat Air Energie Territorial de la Communauté de Communes de Pays d'Héricourt (PCAET CCPH) en cours d'élaboration. L'intervention indique également que le projet aurait été déclaré incomplet et irrecevable par le CNPN et l'Ae. L'association émet un avis défavorable au projet et indique que, le cas échéant, elle envisage d'engager des actions auprès des juridictions administratives et pénales.

Réponses du porteur de projet

En réponse à l'observation RN102, le maître d'ouvrage renvoie à ses réponses concernant l'analyse des alternatives à la variante retenue (cf. § 5.2.5) et le financement (cf. § 5.2.1). Il indique que le projet proposé respecte la loi Climat et résilience du 22 août 2021 qui a effectivement posé un objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon de 2050, mais qui a établi un premier objectif intermédiaire de réduction par deux de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2030 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020.

Concernant l'observation RN104, le porteur de projet renvoie à ses réponses concernant le coût et les alternatives.

Le maître d'ouvrage fournit les précisions suivantes en réponse à l'observation RN105. Il renvoie notamment à l'évaluation socio-économique présente dans le dossier et indique notamment que les émissions liées à la construction de ce projet représentent 0,0087 % du total des émissions françaises annuelles dues à la route et que les émissions annuelles générées en 2025 par la mise en service du projet représentent 0,0002% du même volume annuel. A l'échelle régionale Bourgogne-Franche-Comté, les émissions liées à la construction de ce projet représentent 0,055 % du total des émissions annuelles de la Région, tous secteurs confondus et les émissions annuelles générées en 2025 par la mise en service du projet représentent 0,0012 % du même volume annuel.

En réponse à l'observation RN110, le porteur de projet renvoie à ses réponses concernant le coût et les alternatives, ainsi qu'à sa réponse sur l'objectif ZAN. Il note également qu'à sa connaissance, le PCAET du Pays d'Héricourt n'est ni définitif ni approuvé. Il indique que le dossier soumis à enquête publique a été déclaré régulier par les services instructeurs de l'État (DDT90 et DDT70) en date du 26/12/2023 et il rappelle que le dossier de demande de dérogations « espèces protégées » a fait l'objet d'un avis favorable sous condition du CNPN, aucune de ces conditions ne portant sur un éventuel complément au dossier. Le

porteur de projet signale également que l'avis de l'Autorité environnementale ne mentionne aucun manquement dans le dossier qui rendrait rédhibitoire sa soumission au public.

Appréciation de la commission

La commission remarque que la problématique de lutte contre le changement climatique et de respect des engagements internationaux de la France en matière d'émissions de GES a pour objectif de tendre vers un fonctionnement sociétal permettant notamment de satisfaire les besoins de mobilité sans impact environnemental et sans émission de gaz à effet de serre. Un tel objectif implique de disposer d'une organisation sociétale entièrement repensée en termes d'aménagement du territoire, d'infrastructures, de comportements individuels, etc. De telles évolutions exigent des transformations profondes de la société, dont la mise en œuvre nécessitera nécessairement des temps longs. La commission constate qu'en parallèle à ces exigences à long terme, des besoins de mobilité immédiats existent, besoins qui sont induits par l'organisation actuelle des territoires, qui est liée à leur histoire et à leur évolution récente.

La commission observe que la situation actuelle du territoire concerné par le projet fait que les besoins de mobilité routière des populations à l'échelle locale sont patents, notamment en matière de déplacements domicile-travail. Elle note en outre que des besoins existent également à une échelle plus large (contournement ouest des Vosges), notamment en ce qui concerne le transport de marchandises. Elle observe que la RN19 constitue aussi une infrastructure importante pour l'accès à l'hôpital Nord-Franche-Comté à Trévenans, ainsi qu'à la gare TGV de Belfort-Montbéliard. Au vu de ces éléments, la commission constate que la RN19 est un axe routier structurant pour l'aire urbaine et au-delà.

S'il est bien évidemment nécessaire de promouvoir l'utilisation d'autres modes de transport (modes actifs, transports en commun) et de travailler à réduire le besoin de déplacements, la commission constate que dans le contexte actuel, ces autres modes de transport ne peuvent satisfaire les besoins existants dans le territoire concerné. Dans un tel contexte, la commission estime que ne pas répondre à ces besoins actuels de mobilité routière ne peut être considéré comme une solution réaliste.

La commission constate que les éléments contenus dans le dossier d'enquête et apportés dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage montrent que le projet s'inscrit dans une volonté de limiter les émissions de gaz à effet de serre tant au niveau de la construction de l'aménagement qu'au niveau de son exploitation.

La commission considère que, même si elle n'est pas absolue au regard de la préservation de l'environnement et de la problématique de lutte contre le changement climatique, la solution proposée dans le présent projet d'aménagement de la RN19 est marquée d'un grand pragmatisme : puisqu'il n'existe pas de possibilité idéale qui puisse être déployée à court terme, le projet permet de limiter les impacts environnementaux liés au trafic routier à l'échelle locale tout en autorisant le maintien des activités à un niveau compatible avec les besoins et les exigences de la population.

La commission estime que la création et le réaménagement des réseaux de collecte et des bassins de rétention et de traitement des eaux de chaussée constituent un point très positif du projet puisque cela autorisera une meilleure préservation de la qualité des eaux souterraines et superficielles.

Eu égard aux éléments présentés, la commission juge que le projet présenté vise à minimiser l'artificialisation des sols et les impacts sur la biodiversité. Elle observe que le porteur de projet a veillé

à mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts destinées à satisfaire les exigences réglementaires. Elle constate que le projet a reçu un avis favorable du Conseil National de la Protection de la Nature assorti de conditions (cf. § 4.1). Elle note que le CNPN conclut que la réduction du risque de mortalité est démontrée dans le dossier et que ceci est de nature à constituer une raison impérative d'intérêt public majeur. La commission considère qu'une fois les demandes du CNPN satisfaites, les impacts résiduels du projet peuvent être considérés comme acceptables au regard des services attendus, notamment en termes de sécurité et de baisse de l'accidentalité.

5.2.9. Nuisances sonores

Observations concernées

Nuisances sonores	
Nombre d'observations	18
Référence des observations	RN004 RN010 RN011-RN015 RN016 RN020 RN034 RN035 RN106 RN108 RN110 BAN001 BRE016 BRE018 BOT001 BOT002 BOT003 DOR001 COU001

Résumé des observations

La problématique des nuisances sonores est évoquée dans 18 contributions sur 135, émanant principalement de personnes résidant à proximité de la RN19. L'idée maîtresse de ces observations est une demande forte de meilleure prise en compte de la protection acoustique dans le cadre du projet.

Cette problématique concerne principalement l'agglomération de Botans ainsi que certains quartiers des communes d'Argiésans et de Brevilliers. La question des possibles nuisances sonores a été également mise en avant par deux habitants de Banvillars.

Les contributeurs font état majoritairement d'un niveau élevé de bruit généré par la circulation actuelle des véhicules sur la RN19. Ils estiment que les protections sonores en place ne sont pas pleinement satisfaisantes sur les plans quantitatif et qualitatif et nourrissent des inquiétudes pour l'avenir. Ils redoutent une hausse des nuisances sonores due à une éventuelle augmentation du flux de véhicules et une élévation de la vitesse maximale autorisée.

Une contribution propose la mise en place de protection acoustique dans une zone non concernée par le projet.

La commission d'enquête ayant constaté que certaines des mesures acoustiques présentées dans le dossier ont été réalisées au cours de périodes (perturbations liées à la pandémie) où le trafic automobile était vraisemblablement inférieur à ce qu'il est actuellement, elle souhaite savoir si des campagnes de mesures complémentaires sont envisagées. Elle souhaite également disposer d'un inventaire précis des actions prévues pour réduire les nuisances sonores.

Réponses du porteur de projet

Afin de s'assurer du respect de la réglementation en matière de nuisances sonores dans la perspective du passage à 2 x 2 voies du tronçon concerné par le projet, le maître d'ouvrage a confié au Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) une étude acoustique.

L'étude est basée sur un modèle de propagation du son qui prend en compte :

- la topographie du terrain,
- les conditions météorologiques,
- la géométrie de l'aménagement routier projeté,
- le trafic attendu sur la portion concernée.

Les résultats de la modélisation sont paramétrés par des mesures *in situ* des niveaux sonores et du trafic. Une fois le modèle validé, une carte de bruit est établie en considérant le volume du trafic attendu dans 20 ans.

Dans le cas d'espèces, quatre points de mesure des niveaux sonores ont été mis en place correspondant à 2 campagnes de mesures.

Le maître d'ouvrage indique que le niveau de trafic routier mesuré en parallèle des mesures des niveaux sonores n'a pas besoin d'être exactement représentatif du trafic sur la section, car ces mesures de trafic ne sont utilisées qu'en relation avec les mesures de niveau sonore correspondantes et pour vérifier la validité de la modélisation. Dans le cas d'espèces, quatre points de mesure des niveaux sonores ont été mis en place correspondant à 2 campagnes de mesures.



	Point de mesure	Période
Campagne n°1	PF1, PF2, PF3	8 au 9 octobre 2020 (hors période de confinement national)
Campagne n°2	PF4	17 au 21 octobre 2022 (hors période de confinement national)

Emplacement des points et périodes de mesures acoustiques

Le maître d'ouvrage remarque que l'Autorité environnementale dans son avis n'a pas remis en cause la méthodologie employée et a validé l'étude acoustique. Il indique qu'il n'est pas envisagé à ce stade de procéder à une nouvelle étude acoustique.

Deux écrans de protection acoustique sont déjà installés le long de l'axe à Argiésans et Botans. L'étude du CEREMA conclut que le maintien du dispositif de protection de la commune de Botans est adapté à la réglementation en vigueur. Au niveau d'Argiésans, il est prévu de prolonger l'écran actuellement en place jusqu'à l'échangeur.



Emplacements des écrans acoustiques à Argiésans (à gauche) et Botans (à droite)

Le maître d'ouvrage prévoit sur la chaussée un revêtement en béton bitumineux semi grenu (BBSG) de type R2, c'est-à-dire de performance acoustique intermédiaire.

A l'issue du chantier, le maître d'ouvrage pourra faire réaliser une nouvelle campagne de mesures acoustiques pour confirmer l'adéquation des dispositifs de protection à la source contre le bruit.

Appréciation de la commission

Au vu des éléments communiqués par le porteur du projet, la commission d'enquête considère que ces études indiquent que les protections actuellement en place et celles projetées dans le cadre de la mise à 2 x 2 voies du tronçon concerné permettent d'abaisser les nuisances à des niveaux sonores conformes à la réglementation en vigueur.

Cependant, la commission constate que ces niveaux sonores peuvent être voisins des limites réglementaires. Elle considère que même si les niveaux de bruit respectent les textes en vigueur, les mesures de réduction et les protections acoustiques mises en place sont vraisemblablement insuffisantes au regard des nuisances ressenties par certains riverains de l'axe.

La commission note également que le CEREMA préconise la mise en place d'un revêtement de type R1, ce qui diminuerait les émissions sonores. La commission constate que cette solution permettrait de réduire les nuisances sonores offrant ainsi une meilleure qualité de vie aux riverains de l'infrastructure. Eu égard à son intérêt marqué, la commission considère que la faisabilité technique et économique d'une telle solution doit être étudiée par le porteur du projet.

5.2.10. Nuisances lors du chantier

Observations concernées

<i>Nuisances lors du chantier</i>	
Nombre d'observations	5
Référence des observations	RN010 RN110 BRE016 BOT001 DOR002

Résumé des observations

La problématique des nuisances lors du chantier est évoquée dans 5 contributions. Parmi celles-ci, 3 contributions s'inquiètent des nuisances occasionnées par le chantier : nuisances sonores inhérentes au chantier (bruit des engins, tirs de mines...), émissions de poussières ainsi que risques écologiques et possibles pollutions.

Les maires de Brevilliers et de Dorans font part de leurs préoccupations quant à un possible report des flux de circulation sur les CD683 et CD18 pendant les travaux.

Réponses du porteur de projet

Les nuisances du projet en phase chantier ont fait l'objet d'une évaluation qui a donné lieu à la mise en place de plusieurs mesures de réduction :

- la réalisation d'un dossier « bruit de chantier » transmis aux maires et aux préfets,
- la conformité des engins et matériels employés sur le chantier aux normes en vigueur,
- la limitation du travail de nuit et pendant les jours fériés aux seules phases de travaux pour lesquelles cela est strictement nécessaire,
- l'implantation des matériels fixes bruyants en dehors des zones sensibles, notamment celles à proximité des habitations,
- le maintien du trafic sur la RN19, les potentielles coupures temporaires étant réalisées préférentiellement la nuit,
- le maintien du trafic ferroviaire en toutes circonstances, hors travaux sur l'Ouvrage d'Art n° 3.

Le réseau secondaire, quant à lui, sera impacté dans les circonstances suivantes :

- coupure pendant environ 6 mois de la voie communale Banvillars - Argiésans, lors du doublement de l'ouvrage d'art supportant la RN19,
- impact sur la RD18 lors des travaux du demi-diffuseur sud de Banvillars,
- impact sur la RD483 pendant 2 périodes d'environ 6 mois, lors de la destruction de l'ouvrage d'art existant et de la construction de deux ouvrages d'art neufs.

Des déviations seront mises en place lors des coupures des voies secondaires et un phasage adapté des travaux limitera la gêne occasionnée aux usagers. Les itinéraires de déviation ne concerneront pas les communes de Banvillars, Botans et Dorans.

Appréciation de la commission

La commission constate que le porteur du projet a prévu un grand nombre de mesures de réduction pour limiter les nuisances consécutives au chantier et assurer l'information du public et notamment la mise en place d'un site d'information et la réalisation d'un dossier bruit transmis aux maires et aux préfets.

La commission note également que le dossier d'enquête prévoit la mise en place d'un management environnemental pour veiller au respect des normes environnementales et à la limitation des pollutions. Dans le cadre de ce management environnemental, seront réalisés une Notice de Respect de l'Environnement (NRE), un Schéma Organisationnel du Plan de Respect de l'Environnement (SOPRE), ainsi qu'un Plan de Respect de l'Environnement (PRE). Un écologue assistera le maître d'ouvrage pendant toute la phase « chantier » afin de vérifier la bonne application de l'ensemble des mesures prises en faveur du milieu naturel. Un suivi des eaux sera mis en place. Il intégrera un suivi de la qualité des eaux superficielles et un suivi météorologique pour prendre toutes les dispositions de repli des installations de chantier en cas de crue. Un arrosage de la zone de chantier sera effectué par temps sec pour diminuer la propagation des poussières.

Quant aux éventuels reports de circulation émanant d'habitants sur les CD 18 et CD 683 en vue d'éviter la zone de chantier, il appartiendra au porteur du projet de prendre attache avec les services des départements concernés afin de prévoir la mise en place de mesures adaptées de limitation ou d'interdiction de la circulation de certains véhicules sur ces deux axes si des difficultés survenaient.

Au regard des mesures annoncées au niveau des nuisances générées lors de la phase des travaux, la commission d'enquête considère que cette thématique est bien prise en compte par le porteur du projet pour en limiter les effets auprès des riverains et des usagers des axes routiers de ce secteur.

5.2.11. Nuisances à long terme

Observations concernées

<i>Nuisances à long terme</i>	
Nombre d'observations	6
Référence des observations	RN010 RN074 RN108 RN110 BRE018 COU001

Résumé des observations

6 contributions sur 135 évoquent des nuisances à long terme.

Les thèmes abordés sont les nuisances sonores et visuelles, la pollution de l'air (notamment l'augmentation des gaz à effets de serre) et de l'eau (superficielle et souterraine), l'impact pour l'environnement, ainsi que la faune et la flore. L'artificialisation des sols est aussi évoquée.

Réponses du porteur de projet

La problématique des nuisances sonores est traitée par le porteur du projet dans la rubrique nuisances sonores (cf. § 5.2.9).

Le maître d'ouvrage considère que les impacts sur les milieux naturels sont limités aux emprises foncières de la variante retenue. Il indique qu'il n'y aura pas de trafic induit du fait du passage en 2 x 2 voies. En conséquence, il n'y aura pas d'accroissement de la pollution de l'air dans la zone, au contraire celle-ci est susceptible de diminuer du fait que le trafic ne sera plus congestionné à certaines heures.

Le maître d'ouvrage considère également que la qualité des eaux souterraines et de surface sera améliorée en raison de l'augmentation des capacités d'assainissement des eaux de la plate-forme. En outre, il rappelle que la variante retenue à 2 x 2 voies n'impacte pas les milieux aquatiques.

Appréciation de la commission

La problématique des nuisances sonores fait l'objet d'une appréciation de la commission dans la rubrique *ad hoc* (cf. § 5.2.9)

La commission renvoie à ses appréciations concernant les impacts environnementaux (cf. § 5.2.8). Elle considère que le projet peut contribuer à améliorer l'intégration de la RN19 dans le milieu naturel. Les enjeux environnementaux sont dans l'ensemble bien identifiés et le maître d'ouvrage a veillé à déployer les mesures ERC adéquates bien que quelques milieux naturels puissent être faiblement altérés notamment en matière d'habitats pour certaines espèces faunistiques.

Enfin, elle constate que le projet se montre soucieux de limiter au strict nécessaire les emprises nouvelles de l'infrastructure, comme c'est le cas du projet de demi-diffuseur de Banvillars.

5.2.12. Mesures compensatoires

Question de la commission d'enquête

La commission note que plusieurs observations questionnent la localisation des mesures compensatoires. Certaines interventions font même état de contre-propositions concernant leurs emplacements. Dans ce contexte, la commission aimerait connaître avec plus de précision les critères qui ont présidé au choix de telle parcelle plutôt que telle autre. Elle souhaiterait également savoir dans quelle mesure les propositions effectuées par le public sont pertinentes et pourraient être suivies d'effets.

Réponses du porteur de projet

Le maître d'ouvrage indique que certaines mesures de réduction, comme celles concernant l'implantation de haies « écran » pour les chiroptères sont par nature « figées » en bordure de route.

La localisation des mesures compensatoires répond à des exigences différentes. Les surfaces de mesures compensatoires sont calculées de la manière suivante :

$$\text{Surface compensée} = \text{Surface d'habitat compensatoire proposé} \times \text{Gain écologique qualifié}$$

Le gain écologique est un coefficient qui dépend des critères consignés dans le tableau suivant.

Critère	Plage de coefficient	Commentaire
Efficacité de la mesure	[1 ; 0,25]	Liée à la nature de la mesure
Proximité de la mesure	[1 ; 0,5]	Liée à la localisation de la mesure
Temporalité de la mesure	[1,5 ; 0,2]	/
Dynamique d'habitat	[1 ; 0,1]	Liée à la nature de la mesure
Gain de qualité env.	À Dire d'expert	Liée à la nature de la mesure et à sa localisation

Deux critères sont donc directement dépendants de la localisation de la mesure :

- d'une part la proximité de la mesure qui peut conduire à doubler la surface des mesures compensatoire si elles sont trop éloignées du projet,
- d'autre part le gain de qualité environnementale qui dépend de l'état initial environnemental (dégradé ou non) du site de compensation. La caractérisation de l'état initial d'un site nécessite parfois des investigations environnementales relativement poussées (notamment un inventaire 4 saisons faune flore) qui présente une double difficulté pour le maître d'ouvrage ; en effet, vu la lourdeur des études et leur coût, elles ne peuvent pas être raisonnablement menées de manière systématique sur un large territoire par anticipation, et leur durée (1 année), ralentirait considérablement le projet si elles étaient entreprises une fois les impacts du projet connus.

Pour ces raisons, nous avons opté dans le cadre de ce projet pour un compromis, consistant à mener les recherches de mesures compensatoires dans le périmètre des investigations environnementales réalisées dans le cadre de l'étude d'impact du projet.

Ces deux points expliquent donc la localisation des mesures proposées à proximité immédiate du projet. Le choix définitif des mesures se réalise ensuite sur proposition du bureau d'étude environnementale, et avec l'aval des services instructeurs compétents, avec la volonté de minimiser l'impact de la mise en place de la mesure compensatoire, par exemple pour le site « Banv1 » la présence d'une emprise en partie manifestement en friche et non exploitée et pour la parcelle « Banv3 » la présence d'une emprise de culture présentant manifestement un rendement moindre que ses voisines.

Concernant les propositions faites par certains contributeurs, nous ne pouvons, compte-tenu de la méthodologie décrite ci-avant, déterminer leur pertinence. Néanmoins, le maître d'ouvrage s'engage à évaluer l'éligibilité des parcelles proposées pour l'accueil des mesures et, si elles satisfont les critères de compensation, à les proposer au service de l'État compétent en tant que mesures alternatives.

Appréciation de la commission

Concernant la localisation des mesures compensatoires, la commission prend acte des réponses du porteur du projet et considère qu'elles sont informatives quant à la méthode utilisée et qu'elles témoignent d'une volonté de trouver des réponses appropriées en lien avec les contre-propositions émises au cours de l'enquête publique.

5.2.13. Enquête parcellaire

Observations concernées

Enquête parcellaire	
Nombre d'observations	8
Référence des observations	RN 063 RN 098 BAN 002 BRE 001 BRE 002 BRE 013 PRE 001 COU 001

Résumé des observations

Les thématiques liées à l'enquête parcellaire ont suscité un faible nombre d'observations (5,92% du total). Ces contributions ont principalement porté sur des demandes d'informations complémentaires sur l'utilisation des parcelles impactées par le projet, leur remise en état et sur les options offertes au propriétaire.

Les propriétaires de 2 parcelles impactées par les travaux du chantier (cf. BRE 001 et BRE013) sont favorables sous réserve de la remise en état de celles-ci au terme des travaux.

Deux autres propriétaires (cf. RN063 et RN98) demandent que leurs parcelles restent accessibles à l'issue des travaux.

Une propriétaire (cf. PRE001) demande le montant de l'indemnisation des surfaces expropriées.

Trois propriétaires de parcelles concernées par le porteur du projet pour des mesures compensatoires lui demandent de choisir d'autres sites (cf. RN063, BAN002, COU001).

Réponses du porteur de projet

Le porteur du projet rappelle sa stratégie en matière d'acquisition foncière.

Pour les emprises impactées de manière définitive par le projet, l'acquisition de l'emprise sera réalisée.

Pour les emprises impactées de manière provisoire par le projet pendant la phase travaux :

- soit le maître d'ouvrage conventionne avec l'exploitant (ou le propriétaire s'il n'y a pas d'exploitant) pour l'occupation temporaire de l'emprise en l'indemnisant en conséquence (perte de culture, de jouissance, etc.). Dans ce cas, le propriétaire continue de percevoir le fermage de la part de l'exploitant. Le terrain est remis en état après la phase de chantier.
- soit aucun accord n'est trouvé avec l'exploitant (ou le propriétaire s'il n'y a pas d'exploitant) et dans ce cas le maître d'ouvrage procède à l'acquisition du terrain.

Pour les mesures compensatoires, la stratégie du maître d'ouvrage n'est pas fondamentalement d'acquérir le terrain. Elle se décline en deux options :

- soit le maître d'ouvrage conventionne avec l'exploitant (ou le propriétaire s'il n'y a pas d'exploitant) pour la mise en place de la mesure compensatoire (qui peut être réalisée par les soins du maître d'ouvrage ou par le propriétaire) en l'indemnisant en conséquence (perte de culture, de jouissance, prise en charge des travaux d'adaptation, etc.); dans ce cas, le propriétaire continue de percevoir le fermage de la part de l'exploitant ;
- soit aucun accord n'est possible avec l'exploitant ou la mesure compensatoire n'est pas compatible avec la mise en place d'un conventionnement et dans ce cas le maître d'ouvrage procède à l'acquisition du terrain et met en place la mesure compensatoire.

En matière d'indemnisation, le porteur du projet précise que, dans le cas d'une acquisition d'une emprise foncière, le propriétaire bénéficie d'une indemnité dite principale, évaluée par le service des domaines (Direction Départementale des Finances Publiques) qui correspond à la valeur vénale du bien. Cette valeur vénale est établie selon une méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires, en tenant compte des caractéristiques des biens, de la réglementation d'urbanisme applicable, ainsi que des décisions jurisprudentielles récentes.

En plus de l'indemnité principale, l'exproprié bénéficie d'une indemnité dite de remploi (car achat au bénéfice d'une opération déclarée d'utilité publique) équivalent à une fraction de l'indemnité principale. Cette indemnité de remploi est destinée à couvrir les dépenses de l'exproprié lorsqu'il rachètera un bien de même nature, au prix équivalent, que le bien exproprié.

Toujours dans ce cas de figure, une indemnité d'éviction serait versée par le maître d'ouvrage à l'exploitant de la parcelle. Les pertes de fermage ne sont pas prises en compte en tant que telles, mais les indemnités perçues (principale et remploi) permettent à l'exproprié d'acquérir un bien similaire, et donc de retrouver une situation antérieure équivalente (perception de fermage, etc.).

Pour la demande des propriétaires des parcelles impactées provisoirement par les travaux et qui souhaitent les conserver à leur terme, le porteur du projet confirme à chacun d'eux qu'après les travaux, elles seront remises en état et qu'ils seront indemnisés pour la gêne occasionnée durant leur réalisation. Pour les deux propriétaires qui étaient inquiets sur l'accès à leurs parcelles après la réalisation des travaux, le porteur du projet leur précise que cet accès sera maintenu.

Le porteur du projet, après avoir répondu à la commission sur les critères qui l'ont conduit à choisir telle parcelle plutôt que telle autre pour les mesures compensatoires (cf. § 5.2.8), a apporté une réponse à trois propriétaires impactés par ces mesures qui souhaitent que d'autres sites soient retenus.

Pour les observations RN063 et COU001, le maître d'ouvrage précise que les mesures de compensation proposées ont été jugées pertinentes par la commission du Conseil National de la Protection de la Nature et qu'elles permettent de répondre à la dette compensatoire. Il précise toutefois que d'autres sites auraient pu être proposés et étudiés pour obtenir cette équivalence de compensation en adaptant les actions de restauration et renaturation des sites. Concernant les contre-propositions faites, le porteur du projet estime que certaines peuvent être jugées pertinentes et faire l'objet d'une discussion avec la DREAL service biodiversité et d'un travail d'analyse de compatibilité avec ce qui a été proposé au dossier présenté au CNPN. Ce travail pourra être mené en parallèle de la procédure en cours, mais sans garantie qu'il puisse se concrétiser.

Concernant l'observation BAN02, le porteur du projet précise que l'implantation de haies demandée par M. Hainin a bien été préalablement discutée avec lui le 17 novembre 2023 sans pour autant avoir été retranscrite dans le dossier, car celui-ci était déjà déposé. Durant cette réunion, des adaptations des mesures compensatoires (notamment l'implantation exacte de la compensation sur les deux parcelles citées par M. Hainin, et l'implantation des haies) ont été discutées. Un compte-rendu de ces échanges a été établi. Ces adaptations seront rediscutées et mises en œuvre lors de l'élaboration concrète de la mesure compensatoire.

Appréciation de la commission

Bien que seules 8 observations sur 135 concernent cette thématique, l'enquête parcellaire est un élément majeur de cette enquête publique unique puisqu'elle a trait à l'emprise foncière du projet et qu'elle conditionne la mise en place des mesures compensatoires.

La commission constate que le maître d'ouvrage a explicité de manière claire sa stratégie en matière d'acquisition – conventionnement des emprises foncières nécessaires au projet en précisant notamment les règles et procédures en vigueur en matière d'indemnisation. La commission prend acte de ces réponses.

Remise en état après travaux et accessibilité

Au niveau de la remise en état des parcelles affectées durant la phase chantier du projet d'aménagement de la RN19, la commission d'enquête considère que les assurances données par le porteur du projet sont de nature à rassurer les propriétaires des parcelles concernées, qui indiquent qu'ils ne s'opposent pas à un accord.

La commission d'enquête constate également que les deux propriétaires demandant la conservation d'un accès à leurs parcelles ont eux aussi reçu des assurances du porteur de projet à ce sujet : au regard de la réponse donnée par la DREAL, la commission d'enquête considère qu'elle est conforme à l'attente des propriétaires de ces parcelles.

Localisation des mesures compensatoires

La commission d'enquête observe que pour les trois propriétaires concernés par les mesures compensatoires, qui ont déposé des observations demandant d'autres choix que leurs parcelles, le porteur du projet rappelle que le dispositif de ces mesures compensatoires a été validé par la commission CNPN. Le porteur de projet précise également que, pour les observations RN063 et COU001, certaines contre-propositions peuvent être jugées pertinentes et faire l'objet d'une discussion, sans pour autant garantir qu'elles seront *in fine* retenues. Pour l'observation BAN02, le porteur du projet évoque la possibilité d'une adaptabilité des mesures compensatoires allant dans le sens souhaité par le propriétaire.

Concernant la localisation des mesures compensatoires, la commission prend acte des réponses du porteur du projet et considère qu'elles témoignent d'une volonté de trouver des réponses appropriées.

5.2.14. Aire concernée par la DUP

Question de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que le dossier présenté à l'enquête publique montre que l'aire géographique concernée par la demande de déclaration d'utilité publique excède très largement les besoins fonciers tels qu'exprimés dans l'enquête parcellaire. La commission d'enquête s'interroge sur ce qui apparaît comme une divergence significative et souhaite obtenir des précisions sur les motivations de cette délimitation.

Réponses du porteur de projet

Le maître d'ouvrage indique que les emprises foncières figurant dans le dossier d'enquête parcellaire procèdent de deux catégories de besoins pour le maître d'ouvrage, d'une part les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet d'élargissement proprement dit, essentiellement localisé au niveau du demi-diffuseur sud de Banvillars et le long de la RD683 sur la commune de Brevilliers et d'autre part les emprises nécessaires à la mise en œuvre des mesures compensatoires environnementales afférentes au projet.

Le maître d'ouvrage précise que les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet d'élargissement concernent les emprises qui seront impactées de manière définitive par le projet et les emprises impactées de manière provisoire en phase travaux. Ces emprises sont donc maîtrisées par le maître d'ouvrage et ne peuvent évoluer que de manière marginale après l'enquête parcellaire.

Il indique en revanche que les emprises prévues dans le projet concernant les mesures compensatoires ne sont au stade de l'enquête publique, que des propositions que l'autorité chargée de délivrer l'autorisation environnementale peut faire évoluer de manière discrétionnaire. Le maître d'ouvrage a donc pris le parti d'élargir le périmètre concerné par la demande de déclaration d'utilité publique pour se prémunir d'une éventuelle modification des mesures compensatoires prescrite par l'autorité chargée de la délivrance de l'autorisation.

Appréciation de la commission

La commission d'enquête prend acte de cette réponse et note l'engagement du maître d'ouvrage à limiter à des évolutions marginales les emprises foncières impactées de manière définitive par le projet.

5.2.14. Divers

L'observation COU001 émanant de Mme G. Théobald fait état de préoccupations spécifiques dont certaines ne relèvent pas des thématiques abordées précédemment. Seules ces aspects sont analysés ci-après.

Résumé des points spécifiques non abordés par ailleurs

En matière de sécurité, Mme Théobald affirme qu'il y a d'autres moyens beaucoup moins onéreux pour améliorer la situation tout en causant moins de dégâts à la faune et à la flore : elle propose l'installation d'une barrière médiane ou des bandes ou barrettes sonores longitudinales au centre ou sur les deux côtés pour informer l'utilisateur en cas de franchissement. Pour limiter la vitesse sur cet axe, elle préconise

la mise en place dans un premier temps de radars pédagogiques avant l'installation de radars enregistreurs.

Mme Théobald conteste également le choix de l'élargissement de la RN19 côté nord. Elle est favorable à cette solution dans la traversée de Brevilliers, mais elle propose un élargissement côté sud dans la traversée de Banvillars et Argiésans.

Elle demande des précisions sur les surfaces imperméabilisées après la réalisation du projet.

Particulièrement concernée par les acquisitions foncières indispensables pour les mesures compensatoires, elle rappelle que sa famille a déjà été lourdement impactée par le tracé de la RN19 côté nord, elle demande donc que d'autres terres que les siennes soient concernées par ces mesures compensatoires.

En matière de données géographiques relatives au dossier, Mme Théobald propose de recourir aux cartes IGN mais aussi au cadastre, à Google Earth et au GPS qui permettent de connaître avec précision les coordonnées géographiques des lieux concernés.

Opposée au projet, Mme Théobald propose en conclusion de recourir aux transports collectifs gratuits et de favoriser le covoiturage en créant des parkings pour les voitures des conducteurs qui opteront pour ce mode de transport écologique.

Réponses du porteur de projet

Le porteur du projet apporte des réponses aux points spécifiques abordés dans l'observation et renvoie aux réponses précédemment exposées pour les autres points relatifs aux thématiques précitées.

Concernant l'élargissement de la RN19 uniquement côté nord, le maître d'ouvrage répond que la géométrie de la route est contrainte d'une part par les règles de conception routière (rayon des courbes, enchaînement des courbes, etc.) et d'autre part par les ouvrages déjà en place, à savoir :

- passage supérieur de l'échangeur de Banvillars (OA2),
- passage inférieur de la ligne SNCF (OA3),
- passage inférieur du chemin communal Banvillars-Argiésans (OA4),
- boviduc (OA5),
- passage supérieur du Bois de Fays (OA6),
- raccordements à la route existante à 2 × 2 voies.

Les deux passages supérieurs constituent des points durs dans la géométrie du projet, car les ouvrages sont déjà dimensionnés pour un aménagement à 2 × 2 voies. Le côté de l'élargissement, au nord, est donc déjà figé au niveau de ces deux ouvrages.

De plus, les plates-formes relatives à l'élargissement côté nord sont déjà partiellement montées à l'est à partir de l'OA5 en direction de l'OA4, et à l'ouest à partir de la bretelle de sortie pour Argiésans vers l'OA3. Le maître d'ouvrage maintient donc que l'élargissement par le nord constitue l'optimum technico-financier pour mener à bien ce projet.

Sur les surfaces imperméabilisées, il précise que les 5,77 ha évoqués dans le projet correspondent à la surface imperméabilisée totale créée par le passage à 2 × 2 voies.

Sur l'obligation réelle environnementale, il indique que les droits et obligations de chaque partie seront effectivement bien définis dans le cas d'une mise en place de la mesure compensatoire via une contractualisation.

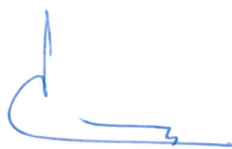
Le pétitionnaire prend note des suggestions de Mme Théobald concernant les données géographiques.

Appréciation de la commission

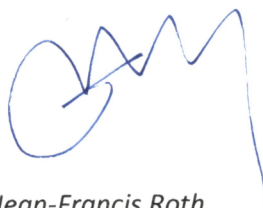
La commission d'enquête constate que l'observation a donné lieu à une analyse complète de la part du porteur du projet. Des réponses sont apportées lorsqu'elles ne relèvent pas des thématiques abordées par ailleurs. Pour ces dernières, le maître d'ouvrage renvoie aux éléments qu'il a communiqué par ailleurs.

La commission estime que les réponses apportées par le porteur du projet apportent une clarification sur les différentes interrogations formulées.

Besançon, le 6 mai 2024



Pierre-Marie Badot
Président de la commission



Jean-François Roth
Membre



Gérard Nérich
Membre